ACHEMINEMENTS TRANSFRONTALIERS DES COMMERCES OUTRE-MER CANADIENS ET AMÉRICAINS

par
Jérôme Faivre

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries de transport
Rapport de recherche n° 1985/04F
Novembre 1985

Original English text available under the title:
"Canadian and Americain Overseas Oceanborne Trade Through Each Other's Ports", Report No. 1985/04E.

Premier tirage, novembre 1985

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985
Numéro de catalogue TT72-1985/04F
ISBN 0-662-93493-8

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

PRÉFACE

Traditionnellement, les ports desservaient des arrière-pays généralement bien définis, et le choix portuaire des compagnies maritimes reflétait la demande de transport océanique dérivée de l'activité économique des régions limitrophes des ports.

Au cours des dernières années, la conteneurisation et le développement du transport intermodal ont grandement modifié la notion même d'arrière-pays d'un port pour la distribution de marchandises générales. De manière à réaliser le maximum d'avantages des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont à la fois accru la taille de leurs navires et mis en place des réseaux de plus en plus sophistiqués de transport porte-à-porte. Les effets de ces changements ont été, entre autres, une réduction du nombre de ports d'escale et un besoin d'accroître leur pénétration dans les marchés intérieurs. Non seulement a-t-on observé une modification de la nature des arrière-pays mais, de plus, ces changements ont accentué la concurrence entre ports ouverts sur la même façade maritime, tant à l'échelle nationale qu'étrangère.

Le présent rapport présente un portrait détaillé des commerces maritimes outre-mer du Canada et des États-Unis acheminés via les ports du pays voisin; cet acheminement est généralement défini comme "détournement". On croit que ce rapport constitue la première étude approfondie et complète sur le phénomène dans le contexte nord-américain. L'étude vise également à caractériser les divers facteurs susceptibles d'influencer l'acheminement de marchandises et l'interaction des différents intervenants concernés, incluant les chargeurs, les transporteurs, les ports et les gouvernements.

Le présent rapport est la seconde étude récemment réalisée par la Commission dans le domaine du détournement. Cette question acquiert présentement une dimension particulière suite à la réforme réglementaire touchant les transports aux États-Unis. Les opinions exprimées dans cet ouvrage sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission canadienne des transports.

Le vice-président
à la recherche,

Yves Dubé

Canada

REMERCIEMENTS

L'auteur souhaite exprimer ses remerciements à M. Hiroshi Kurasawa, chef de la Division des programmes internationaux, qui a dirigé ce projet et dont les conseils ont été extrêmement utiles pour la réalisation de cette étude. L'auteur est aussi très reconnaissant à M. Michel Archambault, qui a élaboré la méthodologie et préparé le rapport pour publication. Ses remarques au cours des travaux ont également été un apport très précieux.

Cette recherche n'aurait pu être menée sans la collaboration de M. Graig Watters de la Division d'élaboration des systèmes de la Commission, qui a effectué l'essentiel du travail de programmation nécessaire pour la création des bandes de données utilisées dans cette étude.

D'autre part, l'auteur tient à remercier Diane Frédérick et Barbara Mahoney qui ont participé à différentes étapes de compilation et de calcul des statistiques présentées dans ce rapport. Enfin, l'auteur est également reconnaissant à Louise Henry qui a dactylographié le document.

Les méthodologies adoptées et les analyses présentées ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Commission canadienne des transports et l'auteur assume la responsabilité des erreurs et omissions que pourrait contenir la présente étude.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Cadre de l'analyse	1
	1.2 Objectifs	2
	1.3 Portée de l'étude	3
	1.4 Données et approches de base	3
Chapitre 2	RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS	7
	2.1 Tendances observées pour la période 1978-1982	7
	2.2 Voies de passage des trafics	9
	2.2.1 Les trafics canadiens détournés	9
	2.2.2 Les trafics américains	12
	2.3 Destinations et origines outre-mer des trafics détournés	12
	2.3.1 Les trafics canadiens	12
	2.3.2 Les trafics américains	12
	2.4 Marchandises composant les trafics détournés	13
	2.4.1 Les trafics canadiens	13
	2.4.2 Les trafics américains	13
Chapitre 3	MÉTHODOLOGIE	17
	3.1 Nature des données	17
	3.2 Disponibilité statistique	17
	3.3 Source des données	18
	3.4 Création des bandes de données sur le commerce outre-mer canadien acheminé via les États-Unis	20
	3.5 Création des bandes de données sur le commerce outre-mer américain acheminé via le Canada	20
	3.6 Classification des marchandises	23
	3.7 Particularités de l'évaluation des statistiques américaines	23
	3.8 Vraisemblance des résultats	24
Chapitre 4	LE CONCEPT DE DÉTOURNEMENT	27
	4.1 Définition du trafic détourné	27
	4.1.1 Routes directes et indirectes	28
	4.1.2 Types de détournement	28
	4.1.3 Arrière-pays commun	29

4.1.4 Le détournement de trafic: coexistence de deux réalités 30
4.2 Géographie du détournement 31

Chapitre 5 ÉVOLUTION DES TRAFICS DÉTOURNÉS CANADIENS ET AMÉRICAINS 37

5.1 Aperçu général des tendances de 1978 à 1982 37
5.2 Répartition des trafics entre l'Est et l'Ouest 39
5.3 Croissance des trafics détournés 41
5.3.1 Les trafics canadiens via les États-Unis 41
5.3.2 Les trafics américains via le Canada 42
5.4 Position comparative des détournements canadiens et américains 42
5.5 Évolution de l'importance des détournements canadiens et américains 46
5.6 Orientation outre-mer des détournements canadiens via les États-Unis 48

Chapitre 6 APERÇU GÉNÉRAL DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA POUR 1982 51

6.1 Les trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada 51
6.1.1 Les trafics canadiens via les États-Unis 51
6.1.2 Les trafics américains via le Canada 53
6.2 Comparaison entre les trafics canadiens via les États-Unis et les trafics américains via le Canada en 1982 55
6.2.1 Comparaison globale 55
6.2.2 Comparaison des flux détournés à l'Est et à l'Ouest 56
6.2.3 Comparaison des flux détournés selon les zones géographiques d'origine et de destination des marchandises 56

Chapitre 7 LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN VIA LES ÉTATS-UNIS 61

7.1 Les exportations outre-mer canadiennes via les États-Unis 61

7.1.1 Les ports américains de chargement 61
7.1.2 Destination des trafics 63
7.1.3 Les marchandises 66
7.2 Les importations outre-mer canadiennes via les États-Unis 66
7.2.1 Ports américains de déchargement 66
7.2.2 Provenances des trafics 69
7.2.3 Les marchandises 71

Chapitre 8 LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE OUTRE-MER AMÉRICAIN VIA LE CANADA 79

8.1 Les exportations outre-mer américaines via le Canada 79
8.1.1 Districts douaniers d'enregistrement 79
8.1.2 Destinations des trafics 81
8.1.3 Les marchandises 84
8.2 Les importations outre-mer américaines via le Canada 86
8.2.1 Districts douaniers d'enregistrement 86
8.2.2 Provenances des trafics 86
8.2.3 Les marchandises 88

Chapitre 9 ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION SUR LES PHÉNOMÈNES DE DÉTOURNEMENT 95

9.1 Différentes approches à l'analyse des détournements 95
9.2 Les transporteurs maritimes et le phénomène des détournements 97
9.3 Les communautés portuaires et le phénomène des détournements 103
9.4 Problématique globale des détournements 107
9.5 Conclusion 110

APPENDICES 117

A Définition des districts douaniers retenus pour la saisie des exportations et importations canadiennes via les États-Unis 119

B Nomenclature des marchandises suivant les classifications E et A 121

C Districts douaniers retenus pour la saisie des exportations américaines outre-mer via le Canada 125

D	Districts douaniers retenus pour la saisie des importations américaines d'outre-mer via le Canada	127
E	Classification des pays par zones géographique (classification C-E et classification C-1)	129
F	Comparaison des statistiques canadiennes et américaines sur le commerce outre-mer canadien à l'exportation faisant l'objet d'un détournement	135
G	Tableaux détaillés des marchandises constituant les trafics détournés par zone géographique de destination et d'origine	151
H	Tableaux historiques du commerce outre-mer canadien acheminé via les États-Unis, 1978-1982	163

TABLEAUX

2.1	Évaluation des taux de détournement, 1978-1982	8
2.2	Phénomène des détournements exprimés en valeur, 1978-1982	8
2.3	Groupes majeurs de marchandises objets d'un détournement, 1982	14
5.1	Évolution des trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada, 1978-1982	38
5.2	Évolution de la répartition Est/Ouest des trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada, 1978-1982	40
5.3	Variation annuelle des trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada, 1978-1982	43
5.4	Évolution du rapport entre trafics outre-mer canadiens via les États-Unis et trafics outre-mer américains via le Canada, 1978-1982	45
5.5	Évolution des taux de détournement canadien et américain, 1978-1982	47

6.1	Trafics canadiens via les États-Unis et trafics américains via le Canada, 1982	52
6.2	Orientation des trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada, 1982	54
6.3	Équilibre des trafics détournés canadiens et américains par zones géographiques, 1982	57
7.1	Principaux ports américains d'expédition des exportations canadiennes outre-mer expédiés via les États-Unis, 1982	62
7.2	Destination des exportations canadiennes outre-mer expédiées via les États-Unis	64
7.3	Principaux pays de destination des exportations outre-mer canadiennes via les États-Unis, 1982	65
7.4	Groupes majeurs des exportations canadiennes outre-mer acheminées via les États-Unis, 1982	67
7.5	Exportations outre-mer canadiennes expédiées via les États-Unis selon le type de services maritimes et les zones portuaires américaines, 1982	68
7.6	Principaux ports américains de déchargement des importations canadiennes outre-mer via les États-Unis, 1982	70
7.7	Origine des importations outre-mer canadiennes acheminées via les États-Unis, 1982	72
7.8	Principaux pays d'origine des importations outre-mer canadiennes acheminées via les ports américains, 1982	73
7.9	Distribution par groupe majeur de marchandises des importations outre-mer canadiennes acheminées via les États-Unis, 1982	74
7.10	Importations outre-mer canadiennes acheminées via les États-Unis selon le type de services maritimes et les zones portuaires américaines, 1982	76
8.1	Districts douaniers d'enregistrement et destinations outre-mer des exportations des États-Unis expédiées via le Canada, 1982	80

8.2	Destination des exportations outre-mer des États-Unis expédiées via le Canada, 1982	82
8.3	Principaux pays de destination des exportations outre-mer américaines via le Canada, 1982	83
8.4	Destinations principales, valeur et districts de sortie par groupe majeur des exportations outre-mer américaines expédiées via le Canada, 1982	85
8.5	Districts douaniers d'enregistrement et origine outre-mer des importations américaines acheminées via le Canada, 1982	87
8.6	Origine des importations outre-mer américaines acheminées via le Canada, 1982	89
8.7	Principaux pays d'origine des importations outre-mer américaines acheminées via le Canada, 1982	90
8.8	Distribution par groupe majeur de marchandises des importations outre-mer américaines via le Canada, 1982	91

FIGURES

2.1	Orientation des trafics détournés à l'exportation, 1982	10
2.2	Orientation des trafics détournés à l'importation, 1982	11
3.1	Carte des zones canadienne et mexicaine des trafics américains outre-mer détournés à l'importation	22
4.1	Arrière-pays commun des États-Unis et du Canada et principaux ports en concurrence	32

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 Cadre de l'analyse

L'acheminement du commerce international outre-mer nécessite le recours successif à divers moyens techniques et services constituant ensemble un système global de transport des marchandises. Une des manières d'analyser ce système consiste à rechercher comment s'organise la circulation des cargaisons au sein de ce système. Cette circulation peut se définir comme l'ensemble des routes et itinéraires suivant lesquels sont acheminées les marchandises. Le processus total d'une expédition outre-mer est souvent divisé en cinq segments: (1) les transports intérieurs desservant les ports nationaux, (2) les ports, (3) le transport maritime, (4) les ports étrangers et (5) les transports intérieurs desservant les ports étrangers.

L'analyse traditionnelle du transport international outre-mer s'est généralement concentrée sur les segments (2), (3) et (4) mentionnés ci-dessus. Dans cette optique, on cherche à dessiner les réseaux de transport purement maritimes, en ne considérant pas que les circuits d'acheminement intérieur, c'est-à-dire le pré-acheminement ou le post-acheminement, font partie du champs d'étude. Mais de plus en plus, il apparaît que les circuits intérieurs sont partie intégrante de cette analyse. Les concepts actuels en économie de transport international ont souvent pour éléments communs l'intégration des transports maritimes et intérieurs dans une même chaîne, dans le but de rendre minimal le coût total du transport d'un point d'origine donné au point de destination de la marchandise.

L'analyse des phénomènes de détournement entre le Canada et les États-Unis s'inscrit dans cette dynamique. Le terme "détournement" est utilisé dans ce rapport pour décrire l'acheminement de certaines parties du commerce maritime outre-mer d'un pays via les ports adjacents d'un pays voisin. On retrouve au chapitre 9 une discussion de l'ambiguïté de ce terme. En considérant la chaîne de transport international de manière globale, c'est-à-dire en incluant les réseaux d'acheminement intérieurs, il apparaît que pour une même destination finale de la marchandise, il existe des circuits d'expédition variés. Les trafics détournés sont des types de circuit d'expédition particuliers. Les marchandises sont acheminées vers les ports d'un pays qui n'est ni le pays d'origine première de ces marchandises ni leur pays de destination finale.

L'étude des détournements de trafics consiste à connaître quantitativement et qualitativement les flux

d'exportations et d'importations acheminées suivant ces circuits. Cette recherche contribue à une meilleure connaissance du système de transport international desservant le Canada, acheminements intérieurs compris. D'une part, l'orientation de ces trafics est le résultat de plans et décisions propres aux personnes offrant et demandant du transport international. La manière dont s'organisent les chaînes de transport entre point d'origine et point de destination traduit la situation et l'évolution du marché des transports ainsi que les conséquences de cette évolution sur les liens entre les transports intérieurs et les transports maritimes. D'autre part, l'orientation des flux d'exportations ou d'importations a des conséquences importantes, directes ou indirectes, positives ou négatives, sur l'activité des agents impliqués ainsi que sur l'économie des régions et des pays concernés. L'intensité du débat sur les questions de trafics détournés est révélatrice de l'ampleur de ces répercussions. Une connaissance plus précise du phénomène des détournements peut contribuer à clarifier les éléments importants de ce débat.

1.2 Objectifs

Ce rapport vise à présenter un examen des trafics définis comme détournés entre le Canada et les États-Unis. Cette recherche répond aux objectifs suivants:

- la connaissance de l'importance quantitative des trafics canadiens outre-mer acheminés via les États-Unis et, réciproquement, des trafics américains outre-mer acheminés via le Canada;

- la connaissance des diverses caractéristiques des trafics détournés: les destinations et les origines outre-mer des marchandises; la localisation globale des trafics aux États-Unis et au Canada (côtes est ou ouest); les voies de passages aux États-Unis et au Canada (ports ou districts douaniers);

- la connaissance de la nature des produits constituant ces trafics;

- la comparaison, quantitative et qualitative, des trafics canadiens détournés via les États-Unis avec les trafics américains détournés via le Canada, afin d'évaluer l'importance des détournements de trafics par rapport au commerce extérieur des deux pays; et finalement,

- la connaissance de l'évolution générale des trafics détournés canadiens et américains sur cinq ans (1978-1982), afin de vérifier sur une période de temps plus longue les caractéristiques observées en 1982.

1.3 Portée de l'étude

Ce rapport représente une étude en profondeur des phénomènes de détournement entre le Canada et les États-Unis en proposant pour la première fois une analyse complète des flux de trafics détournés entre les deux pays. L'ensemble des statistiques utilisées a permis de saisir quantitativement la totalité des flux de marchandises composant le commerce outre-mer canadien qui était acheminé via les États-Unis ainsi que la totalité du commerce outre-mer américain qui était acheminé via le Canada, et ceci, tant à l'exportation qu'à l'importation.

L'accent a été particulièrement mis sur l'analyse des trafics détournés se rapportant à l'année 1982. Tous les types de marchandises sont considérés et les marchandises composant les flux détournés sont évaluées en terme de leur valeur monétaire. Enfin, tout au cours de l'analyse, l'attention a souvent porté sur la distinction entre la situation des flux détournés sur la côte est de l'Amérique du Nord et celle des trafics détournés sur la côte du Pacifique. De plus, une évolution générale du phénomène des détournements a été présentée à partir des données couvrant la période de 1978 à 1982.

Il faut noter, finalement, que le phénomène de détournement de trafic peut se produire aux deux extrémités de la route océanique. Des cargaisons expédiées du Canada ou reçues au Canada via des ports canadiens peuvent avoir été sujettes à des phénomènes de détournement outre-mer. Ceci est particulièrement le cas en Europe. Par exemple, des marchandises destinées à la France sont acheminées via les Pays-Bas alors qu'il n'y a eu aucun phénomène de détournement de ce côté-ci de l'océan[1]. Cet aspect dépasse toutefois le cadre de cette étude.

1.4 Données et approches de base

En raison de la déficience des statistiques canadiennes pour l'étude des détournements, l'ensemble de la base statistique utilisée pour mener cette étude est d'origine américaine. Tous les résultats contenus dans cette étude, tant pour les trafics canadiens qu'américains, sont ainsi présentés en dollars des États-Unis.

Les statistiques officielles originales ne traitent pas spécifiquement des trafics détournés. Il n'existe pas, ni au Canada, ni aux États-Unis, de collecte explicite et systématique des trafics définis comme détournés. Il a donc fallu, à partir

des statistiques disponibles, créer un nouvel ensemble statistique ne comprenant que les informations nécessaires à l'analyse. À cette fin, deux approches différentes ont été nécessaires:

1. Le détournement du commerce canadien via les États-Unis a été le plus simple à dégager. Une première série de statistiques couvrait tous les chargements et déchargements dans les ports américains de marchandises n'étant pas à destination ou en provenance des États-Unis. En isolant les marchandises à destination ou en provenance du Canada, on disposait ainsi de l'ensemble des trafics canadiens détournés via les ports américains.

2. La saisie du commerce américain via le Canada était beaucoup plus complexe. Elle a nécessité d'isoler les éléments pertinents à partir de l'ensemble des importations et des exportations américaines. On a dû émettre l'hypothèse que les marchandises américaines exportées ou importées outre-mer selon un mode de transport autre que maritime ou aérien constituaient des trafics détournés. En appliquant cette méthodologie, on disposait par <u>déduction</u> des trafics américains via le Canada. Des précisions sur la méthodologie retenue sont présentées au chapitre 3 de ce rapport.

RENVOI

[1] Pierre BAUCHET, "L'économie du transport international de marchandises, Air et mer", dans Economica, Paris, 1982 (particulièrement p. 341-349).

Chapitre 2

RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS

Ce chapitre a pour objectif de présenter les principales caractéristiques de l'acheminement du commerce canadien via les États-Unis et du commerce américain via le Canada, telles qu'elles se dégagent du présent rapport.

2.1 Tendances observées pour la période 1978-1982

a) L'examen de la part que représentent les trafics détournés par rapport aux commerces extérieurs outre-mer totaux des deux pays révèle deux points importants (voir tableau 2.1). Premièrement, les trafics américains via le Canada représentent une faible part de la valeur totale du commerce extérieur des États-Unis et depuis 1978, ce constat n'évolue pas (moins de 1,5 % du commerce extérieur américain). Deuxièmement, les trafics canadiens via les États-Unis représentent une part beaucoup plus importante du commerce extérieur outre-mer canadien et cette part s'accroît considérablement depuis 1978. En effet, les exportations canadiennes via les États-Unis sont passées de 6,5 % du total des exportations outre-mer canadiennes en 1978 à 8,3 % en 1982. Les importations canadiennes via les États-Unis, qui représentaient 15,7 % du total importé en 1978, représentent plus du quart (26,5 %) du total importé en 1982.

b) Au cours de la période 1978-1982, la valeur de l'ensemble des trafics canadiens acheminés via les États-Unis a été supérieure à celle des trafics américains acheminés via le Canada, à l'exception de l'année 1978. Pour cette année en particulier, l'équilibre était légèrement en faveur du Canada. L'évolution comparative du trafic canadien via les États-Unis et du trafic américain via le Canada montre que, pendant la période étudiée, le solde global s'accentue de façon défavorable pour le Canada. Cette situation est fortement dûe à l'importance croissante des importations canadiennes via les États-Unis. En effet, à l'exportation, le solde a toujours été en faveur du Canada.

c) La situation et l'évolution des trafics détournés via les côtes est et ouest sont très différentes, tel que démontré au tableau 2.2. À l'Est, le solde des trafics est très en faveur du Canada depuis 1979, et cela, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. À l'Ouest, la situation est totalement inversée. Le solde des trafics est très défavorable au Canada depuis 1979, notamment à l'importation. Un accroissement constant des importations outre-mer canadiennes via la côte ouest américaine s'observe depuis 1979.

Tableau 2.1

ÉVALUATION DES TAUX DE DÉTOURNEMENT,
1978-1982
(en pourcentage)

	1978	1979	1980	1981	1982
À l'exportation					
- du commerce canadien	6,5	5,4	5,3	7,4	8,3
- du commerce américain	0,9	0,9	1,2	1,3	1,2
À l'importation					
- du commerce canadien	15,7	27,6	24,4	26,8	26,5
- du commerce américain	1,7	1,8	1,7	1,8	1,6
Global					
- canadien	10,4	14,2	13,3	16,4	16,0
- américain	1,3	1,3	1,4	1,5	1,4

Tableau 2.2

PHÉNOMÈNE DES DÉTOURNEMENTS EXPRIMÉS EN VALEUR*,
1978-1982
(en millions de dollars américains)

	1978	1979	1980	1981	1982
CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS					
Exportation					
- Côte est	710,1	772,5	920,5	1 264,0	1 177,4
- Côte ouest	192,9	199,8	338,8	466,9	614,1
- Global	903,0	972,3	1 259,3	1 731,0	1 791,5
Importation					
- Côte est	212,1	367,7	426,2	424,5	413,5
- Côte ouest	1 384,7	2 865,9	3 846,0	5 235,9	3 832,0
- Global	1 596,8	3 233,6	4 272,2	5 660,4	4 245,5
AMÉRICAINS VIA LE CANADA					
Exportation					
- Côte est	n.d.	1 159,0	1 874,9	2 220,7	1 759,7
- Côte ouest	n.d.	152,6	224,2	207,5	209,8
- Global	978,8	1 311,6	2 099,1	2 428,2	1 969,4
Importation					
- Côte est	n.d.	1 988,7	2 052,1	2 444,6	1 997,6
- Côte ouest	n.d.	66,0	84,2	96,7	120,6
- Global	1 696,2	2 054,7	2 136,3	2 541,3	2 118,2

* Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
Remarque: n.d. = données non disponibles.

Source des tableaux 2.1 et 2.2: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

d) En bref, la situation "déficitaire" du Canada relativement à la valeur des trafics détournés est essentiellement causée par l'importance des importations canadiennes via les ports de l'Ouest des États-Unis. Depuis 1979, le schéma du bilan des trafics détournés a peu changé. À l'Est, les trafics américains via le Canada sont supérieurs aux trafics canadiens via les États-Unis aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. À l'Ouest, les importations canadiennes via les ports de la côte du Pacifique des États-Unis sont de très loin supérieures aux trafics américains via l'Ouest du Canada. Au total, la "perte" en trafics à l'Ouest n'est pas compensée par le gain en trafics à l'Est. Ainsi, en 1982, ce déficit global exprimé en termes de la valeur des trafics manutentionnés avoisine deux milliards de dollars américains.

2.2 Voies de passage des trafics

2.2.1 Les trafics canadiens détournés

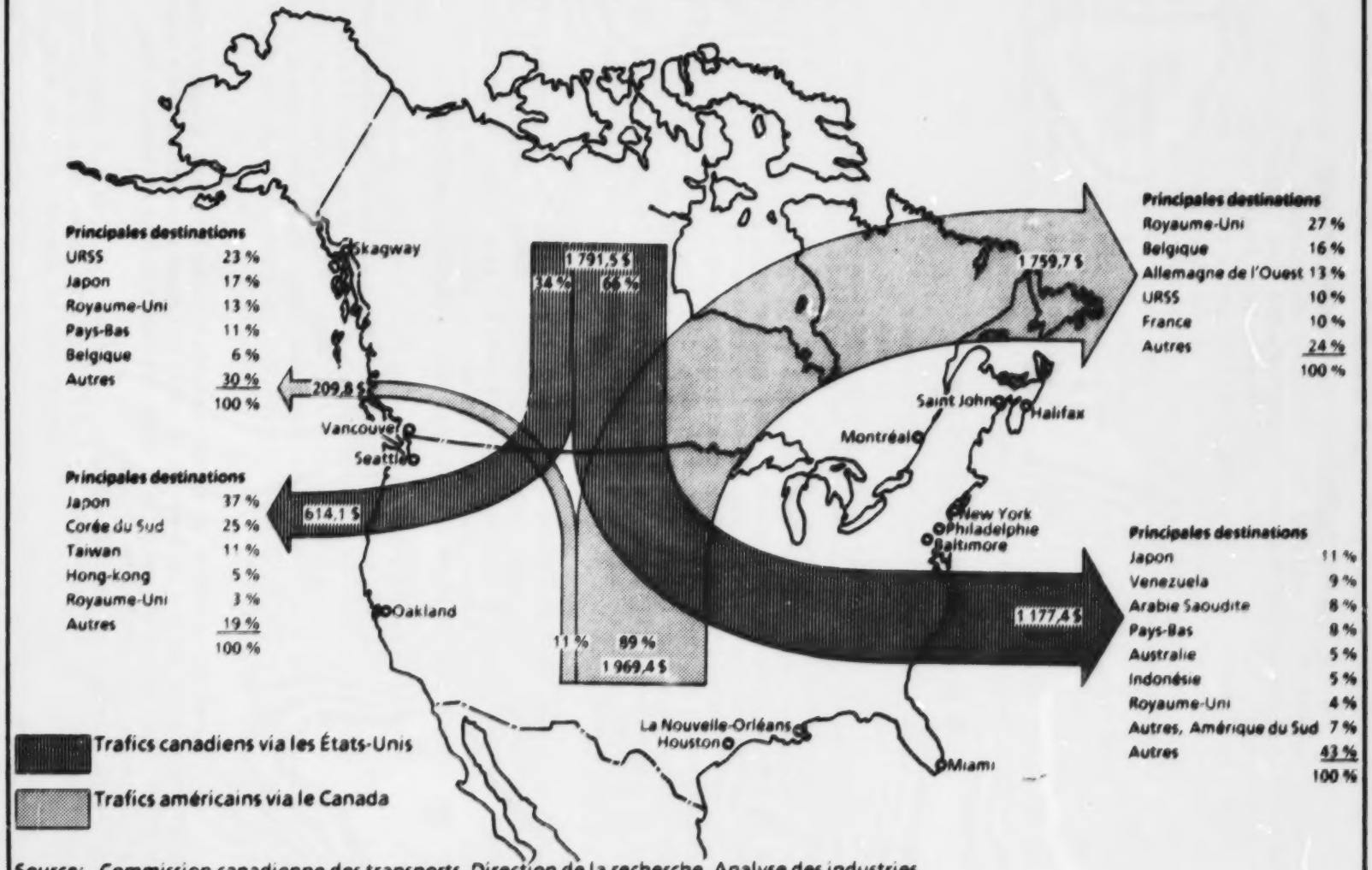
a) L'ensemble des ports américains de la côte ouest englobe près des trois quarts de la valeur des trafics canadiens via les États-Unis, soit plus de 4,4 milliards de dollars américains. Ce trafic est composé pour près des neuf dixièmes d'importations canadiennes. Les ports américains de l'Est enregistrent un trafic canadien outre-mer de 1,6 milliard de dollars, composé pour plus des trois quarts d'exportations. Il ressort ainsi, tel qu'illustré aux figures 2.1 et 2.2, que le détournement via l'Est des États-Unis est un détournement principalement à l'exportation, tandis que le détournement via l'Ouest des États-Unis est un détournement principalement à l'importation.

b) Sur la côte est des États-Unis, le principal port est New York. Ce port expédie près des deux tiers de la valeur des exportations canadiennes acheminées via l'Est des États-Unis et un peu moins des trois quarts de la valeur des importations canadiennes acheminées via l'Est des États-Unis.

c) Sur la côte ouest des États-Unis, le principal port est Seattle. Ce port expédie près des quatre cinquièmes de la valeur des exportations canadiennes via l'Ouest des États-Unis et plus des trois quarts de la valeur des importations via l'Ouest des États-Unis. Les exportations et importations canadiennes via l'Ouest des États-Unis sont concentrées dans les ports du Pacifique Nord.

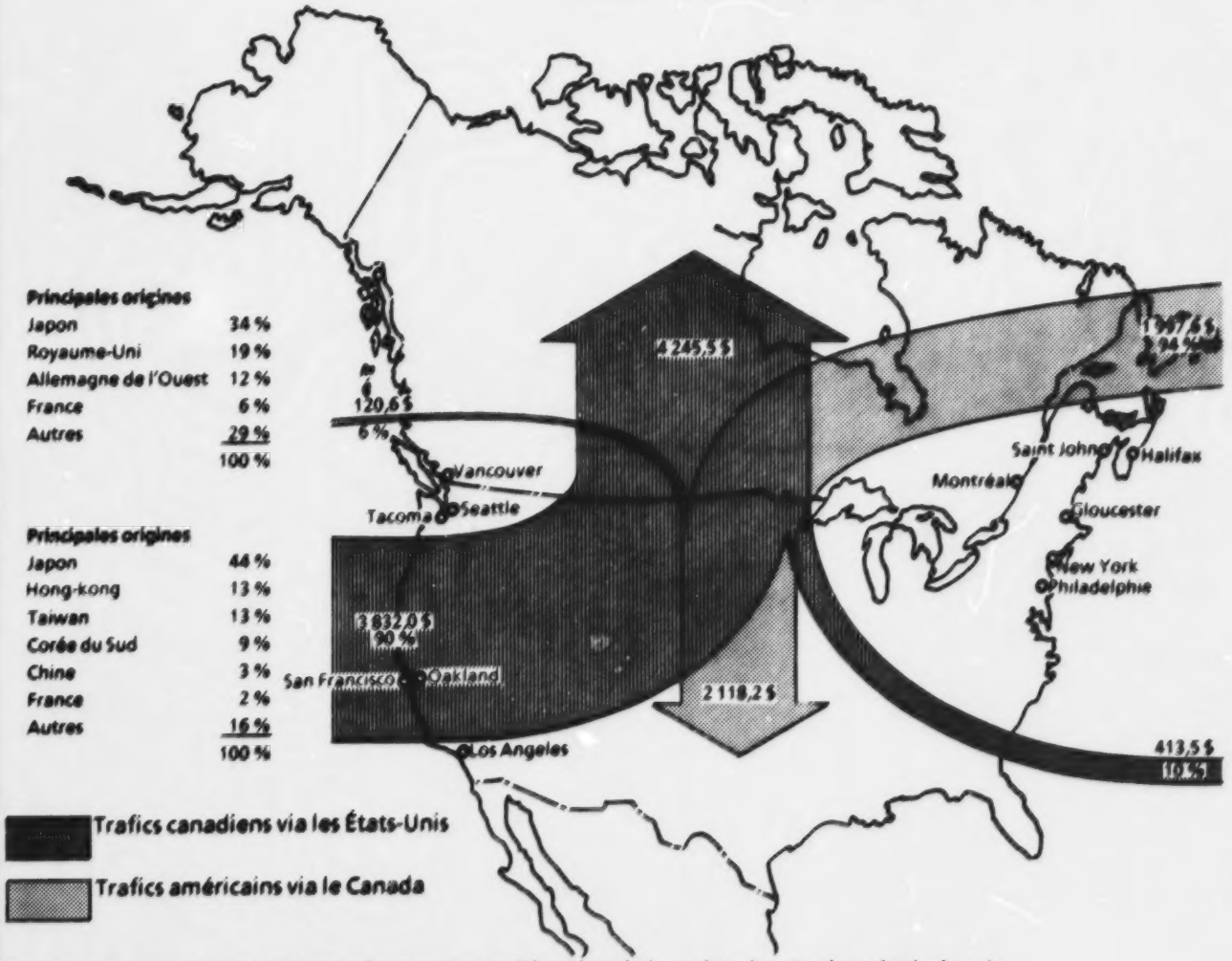
d) Il peut être soulevé qu'en fait de tonnage, les trafics canadiens via New York représentent près de 370 000 tonnes métriques et que les trafics canadiens via Seattle avoisinent les 500 000 tonnes.

Figure 2.1
ORIENTATION DES TRAFICS DÉTOURNÉS À L'EXPORTATION, 1982
(en millions de dollars américains)



Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Figure 2.2
ORIENTATION DES TRAFICS DÉTOURNÉS À L'IMPORTATION, 1982
(en millions de dollars américains)



Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

2.2.2 Les trafics américains

a) Plus des neuf dixièmes de la valeur des trafics américains via le Canada sont acheminés via l'Est du Canada, soit 3,8 milliards de dollars américains. Ce trafic via la côte est du Canada se répartit de manière assez équilibrée en 1,8 milliard de dollars d'exportations et près de 2 milliards de dollars d'importations.

b) Plus des trois quarts de la valeur des exportations américaines via l'Est du Canada ont été enregistrés dans le district douanier de Detroit (Michigan). À l'Ouest, les districts douaniers de Seattle et de Pembina ont enregistré la quasi-totalité des exportations américaines via l'Ouest du Canada. Les importations américaines via l'Est du Canada ont été enregistrées pour plus des deux tiers de leur valeur dans les districts de Chicago, de Detroit, de la ville de New York, d'Ogdensburg (New York) et de Milwaukee (Wisconsin). À l'Ouest, ce sont les districts douaniers de Seattle (77 %) et de Great Falls au Montana (15 %) qui comptent l'essentiel des trafics américains outre-mer détournés via le Canada.

2.3 Destinations et origines outre-mer des trafics détournés

2.3.1 Les trafics canadiens

a) Près de la moitié de la valeur totale des exportations outre-mer canadiennes expédiées via les États-Unis est destinée aux pays asiatiques. Le Japon est à lui seul le pays de destination de près de 20 % de la valeur totale des exportations canadiennes via les États-Unis. Trois autres zones géographiques sont importantes pour les exportations canadiennes via les États-Unis: l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et les Antilles (18 % des exportations canadiennes via les États-Unis), l'Europe de l'Ouest (13 %) et le Moyen-Orient (11,5 %).

b) Les importations outre-mer canadiennes via les États-Unis proviennent à près de 80 % d'Asie et ont été reçues presque totalement par les ports américains du Pacifique. La seconde zone de provenance est l'Europe de l'Ouest (un peu moins de 10 %). Six pays d'Europe de l'Ouest, notamment, constituent près de la moitié des importations via les ports de l'Est des États-Unis.

2.3.2 Les trafics américains

a) Les trafics américains via le Canada sont fortement orientés sur l'Europe de l'Ouest. Près des quatre cinquièmes de la valeur des exportations et des importations américaines via le Canada sont des trafics avec l'Europe de l'Ouest. Une part non négligeable du détournement à l'exportation via le Canada est destinée à l'Europe de l'Est (13,2 %), principalement l'URSS, tandis qu'à l'importation, l'Asie est la deuxième zone de

provenance, soit près de 10 % de la valeur des importations américaines via le Canada.

2.4 Marchandises composant les trafics détournés

2.4.1 Les trafics canadiens

a) Les exportations canadiennes détournées via les États-Unis se composent principalement de quatre groupes majeurs de marchandises (voir tableau 2.3), comptant chacun pour près de 20 % de la valeur totale des trafics. Ces quatre ensembles de marchandises sont la machinerie et les équipements de transport (automobiles exclues), les produits alimentaires, les produits manufacturés semi-finis et les produits bruts.

b) Les importations canadiennes acheminées via les États-Unis sont un peu plus concentrées. Les produits manufacturés semi-finis et les produits finis divers comptent chacun pour près du quart de la valeur totale des importations canadiennes acheminées via les États-Unis, et les produits alimentaires (boissons et tabacs inclus) constituent le cinquième de cette valeur totale.

c) Les automobiles comptent pour plus de 7 % de la valeur totale des exportations via les États-Unis, tandis qu'à l'importation, ce groupe de produits constitue un peu plus de 8 % de la valeur totale des acheminements via les États-Unis.

d) Les importations canadiennes via les ports américains du Pacifique sont caractérisées par une valeur unitaire très élevée. En effet, la valeur unitaire des importations canadiennes via l'Ouest américain est plus de quatre fois supérieure à celle des importations canadiennes via les ports de l'Est des États-Unis.

e) Aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, l'acheminement océanique des trafics canadiens détournés s'est effectué en 1982 à plus de 90 % en services maritimes de lignes régulières.

2.4.2 Les trafics américains

a) Les trafics américains via le Canada sont globalement caractérisés par les mêmes groupes de produits que ceux observés pour les détournements canadiens via les États-Unis. La machinerie et les équipements de transport (automobiles exclues) constituent le groupe de marchandises le plus important aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Ce groupe de produits constitue un tiers de la valeur des exportations américaines via le Canada et un quart des importations américaines via le Canada.

Tableau 2.3

GROUPES MAJEURS DE MARCHANDISES
OBJETS D'UN DÉTOURNEMENT,
1982
(en millions de dollars américains)

Description des marchandises	Trafics canadiens via les États-Unis		Trafics américains via le Canada	
	Exportation	Importation	Exportation	Importation
Produits semi-finis	353,8	1 105,1	212,4	433,6
Produits finis	63,7	1 056,1	256,4	248,6
Produits alimentaires	368,3	680,7	147,5	96,5
Machinerie et équipement de transport*	381,4	476,3	669,0	582,2
Automobiles	130,2	356,3	220,0	221,7
Matières brutes, non comestibles	310,0	166,2	229,2	55,7
Produits chimiques	165,4	177,6	211,6	332,3
Boissons et tabacs	13,7	222,7	1,5	142,3
Autres produits divers**	4,8	4,4	21,8	4,9
Total	1 791,5	4 245,5	1 969,4	2 118,2

* Automobiles exclues.
** Pétrole brut exclu.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

b) D'autre part, quatre des dix autres groupes majeurs de marchandises englobent plus de 45 % des trafics américains détournés à l'exportation et près de 60 % des trafics américains détournés à l'importation. Ces groupes majeurs sont les produits finis, les automobiles, les produits manufacturés semi-finis et les produits chimiques.

Chapitre 3

MÉTHODOLOGIE

3.1 Nature des données

La définition d'un trafic détourné consiste en un acheminement de marchandises, composant une partie du commerce extérieur d'un pays, vers un point de transbordement qui est étranger alors que celui-ci aurait pu être national. Ainsi, la mesure de tels acheminements nécessite soit la connaissance du mode de transport à la sortie, ou à l'entrée, du pays des trafics outre-mer, soit de statistiques sur les trafics nationaux manutentionnés à des points étrangers alors que ceux-ci auraient pu l'être à un point national. Dans le premier cas, il convient de dire que l'approche est déductive car les données sur le phénomène ne sont pas produites et présentées d'une manière explicite, tandis que dans le second cas, l'approche peut être qualifiée de directe car la connaissance de la manutention de trafics nationaux en un point étranger définit directement le phénomène de détournement.

L'approche déductive repose sur le raisonnement suivant: comme le transport outre-mer est obligatoirement maritime ou aérien, les trafics outre-mer dont le mode de transport à l'entrée ou à la sortie du pays n'est pas l'un de ces deux modes définissent les trafics détournés. Il est ici posé que ces trafics, à destination d'outre-mer, sont acheminés hors du pays par voie terrestre puis expédiés outre-mer via un port étranger localisé dans un pays contigu, ou encore, que ces trafics, en provenance d'outre-mer, ont été auparavant déchargés à un port étranger localisé dans un pays contigu puis acheminés par voie terrestre au pays.

3.2 Disponibilité statistique

La collecte de données statistiques sur le phénomène de détournement, tant au Canada qu'aux États-Unis, ne peut se réaliser à partir des données publiées sur le commerce extérieur des deux pays. Statistique Canada et le U.S. Bureau of the Census (bureau de la statistique des États-Unis), responsables au niveau de leur pays respectif des statistiques officielles, n'effectuent aucune compilation spécifique de données sur la mesure des détournements.

Les statistiques canadiennes sur le commerce extérieur permettent néanmoins d'établir indirectement une mesure du détournement au niveau des exportations outre-mer canadiennes. En effet, les statistiques canadiennes à l'exportation permettent d'identifier le mode de transport à la frontière canadienne et

ainsi, d'appliquer l'approche déductive décrite précédemment. Par contre, dans le cas des trafics à l'importation, le mode de transport identifié ne correspond pas nécessairement au mode d'entrée au Canada des marchandises. Le mode de transport correspond plutôt au mode d'acheminement intérieur de la marchandise jusqu'au bureau de dédouanement, lequel serait souvent localisé à un point intérieur différent du point d'arrivée au Canada de la marchandise.

Ainsi, de manière à pouvoir évaluer le phénomène de détournement tant pour les trafics à l'exportation que pour ceux à l'importation, il a été nécessaire de trouver une autre source de statistiques que celle du commerce extérieur canadien. Un examen des diverses statistiques produites par le U.S. Bureau of the Census a permis d'établir qu'il est possible d'isoler le commerce outre-mer canadien chargé et déchargé à des ports américains.

De plus, toujours à partir des statistiques américaines, une évaluation du commerce américain outre-mer acheminé par le Canada a pu être menée car, aussi bien pour les trafics à l'importation que pour ceux à l'exportation, les documents statistiques américains permettent de distinguer tous les acheminements aériens et maritimes des autres modes de transport. Il est donc possible d'établir à partir de l'approche déductive l'importance des trafics outre-mer américains détournés via le Canada.

Il a donc été décidé, dans la présente étude, que l'analyse du phénomène de détournement, aussi bien vis-à-vis du commerce outre-mer canadien que de celui des États-Unis à partir de statistiques américaines, reposerait sur les statistiques américaines[1]. Ainsi, à moins d'indications contraires, les données exprimées en unités monétaires dans cette étude le sont en dollars américains.

3.3 Source des données

Tel qu'indiqué précédemment, la totalité des données présentées dans ce rapport repose sur des statistiques américaines transmises par le U.S. Bureau of the Census. Plus particulièrement, les données sur le commerce outre-mer canadien manutentionné dans des ports américains proviennent des documents statistiques SA 305 pour les importations et SA 705 pour les exportations, soit respectivement, le U.S. Waterborne Imports (F.a.s. Value) -General Imports et le U.S. Waterborne Exports (F.a.s. Value) -Domestic and Foreign Merchandise. Ces informations statistiques américaines ont été requises sur bandes magnétiques pour les années 1978 à 1982 inclusivement.

Quant aux données sur le commerce outre-mer américain via le Canada, elles ont été déduites des documents U.S. General Imports (IA 245) et U.S. Exports (EA 622). La Commission

canadienne des transports s'est procurée les bandes statistiques correspondant aux documents IA 245 et EA 622 pour l'année 1982. La collecte d'informations statistiques pour les années 1978 à 1981 inclusivement s'est effectuée à partir de publications du ministère américain des Transports et de l'Administration maritime américaine (MARAD), qui reposent également sur les documents IA 245 et EA 622[2]. Par ailleurs, la publication mensuelle Highlights of the U.S. Export and Import Trade du U.S. Bureau of the Census a aussi été largement utilisée[3].

Les principales informations contenues sur les bandes statistiques et décrivant chacune des transactions sont:

a) Pour le trafic canadien via les États-Unis (SA 305 et SA 705):

- le port américain de chargement (déchargement),
- le port outre-mer de chargement (déchargement),
- le pays de destination finale (d'origine),
- le type de services maritimes,
- une description détaillée des produits,
- la valeur de la marchandise en dollars américains, et
- le poids de la marchandise.

b) Pour le trafic américain via le Canada (IA 245 et EA 622):

- l'état américain de sortie (d'arrivée) aux États-Unis,
- le mode de transport à la sortie (à l'arrivée) des États-Unis,
- le pays de destination (d'origine) outre-mer,
- une description détaillée des produits, et
- la valeur de la marchandise en dollars américains.

Il doit être noté toutefois que les bandes statistiques acquises du U.S. Bureau of the Census ont pour objet de couvrir la totalité des trafics internationaux observés aux États-Unis, pour une année donnée. Par conséquent, la première étape de cette étude a consisté à mettre au point une méthode de sélection et de traitement des données originales, en vue de créer une nouvelle base de données statistiques. Cette nouvelle base de données allait fournir et regrouper l'ensemble des informations nécessaires pour l'étude des détournements canadien et américain. Les trois prochaines sections décrivent les principales étapes de la méthodologie retenue pour la création de cette nouvelle base statistique.

3.4 Création des bandes de données sur le commerce outre-mer canadien acheminé via les États-Unis

Les bandes magnétiques correspondant aux documents SA 305 et SA 705 recensent l'ensemble des trafics maritimes, qu'ils soient américains ou étrangers, manutentionnés à des ports américains au cours d'une année donnée. L'isolement des données sur les flux de marchandises d'origine ou de destination canadienne a été possible suite à une codification distincte de tout trafic non américain. Ainsi, en excluant toutes les transactions pour lesquelles le pays d'exportation (d'importation) n'est pas les États-Unis puis en ne retenant de ces dernières que celles codées comme en provenance (à destination) du Canada et destinées à (ou ayant comme origine) un autre pays que les États-Unis, les statistiques résultantes définissaient le trafic canadien outre-mer à l'exportation (à l'importation) manutentionné à des ports américains. Finalement, comme l'objectif de l'étude était l'évaluation des échanges commerciaux du Canada acheminés via les États-Unis, l'ensemble des transactions non commerciales et spéciales ont été exclues.

3.5 Création des bandes de données sur le commerce outre-mer américain acheminé via le Canada

La procédure retenue pour évaluer les trafics outre-mer américains acheminés via le Canada est quelque peu plus complexe, car ces derniers ne sont pas explicitement enregistrés comme tels dans les statistiques américaines. Il est néanmoins possible d'isoler toutes les marchandises à destination (ou en provenance) de pays d'outre-mer et pour lesquelles le mode de transport à la sortie du (ou à l'arrivée en) territoire américain est soit maritime, soit aérien.

La procédure consiste donc à isoler des bandes statistiques tous les échanges commerciaux outre-mer (le monde moins le Canada et le Mexique) pour lesquels le mode de transport à la sortie du territoire américain (pour les exportations) et à l'arrivée en territoire américain (pour les importations) est soit maritime, soit aérien. Cette approche repose sur le raisonnement que tout acheminement outre-mer est par nature maritime ou aérien: toute expédition outre-mer qui n'est pas associée à l'un de ces modes est donc, par déduction, l'objet d'un détournement par voie terrestre via le Canada ou le Mexique, les deux pays étant contigus aux États-Unis. De cette première étape, on obtient l'ensemble des trafics américains détournés. Il faut, par la suite, distinguer les trafics détournés via le Canada de ceux acheminés via le Mexique.

En ce qui concerne les trafics à l'exportation, les procédures américaines de déclarations douanières nécessitent que toute marchandise soit déclarée au bureau des douanes d'où celle-ci quitte le territoire américain. Ainsi, pour les trafics américains à l'exportation, les détournements via le Canada ont

été recensés des districts douaniers localisés le long de la frontière canado-américaine. Plus particulièrement, le détournement des exportations outre-mer américaines via le Canada a été évalué en ne retenant que les trafics enregistrés aux districts douaniers des États américains suivants: Washington, le Montana, le Dakota du Nord, le Minnesota, le Wisconsin, le Michigan, l'Illinois, l'Ohio, New York, le Vermont et le Maine.

Les procédures douanières américaines relativement aux importations sont différentes de celles à l'exportation, en ce sens que le district douanier d'enregistrement des marchandises importées n'est pas obligatoirement le district d'arrivée en territoire américain. Par exemple, une marchandise peut très bien traverser la frontière canado-américaine dans la région de Detroit-Windsor mais être dédouanée à St. Louis au Missouri. Dans cet exemple, le district douanier d'enregistrement est St. Louis et non le bureau douanier de l'État du Michigan par lequel le produit est arrivé, via le Canada, en territoire américain pour la première fois. Des documents statistiques américains, seul le district douanier d'enregistrement du produit importé est identifié. Aucune identification du point d'entrée aux États-Unis n'est rapportée sur les documents statistiques lorsque le mode de transport est autre que maritime ou aérien. Il est donc impossible de déterminer avec une certitude absolue la part des détournements américains à l'importation qui serait effectivement acheminée via le Canada et celle qui le serait via le Mexique.

De manière à contourner cette difficulté, on a arbitrairement défini des regroupements d'États américains pour lesquels un détournement soit strictement canadien, soit strictement mexicain s'appliquerait[4]. Plus particulièrement, une ceinture nord des États américains a été définie comme le regroupement des États pour lesquels un détournement strictement via le Canada s'appliquerait, par opposition à une ceinture sud, qui ne s'appliquerait qu'au détournement via le Mexique. Une bande centrale, correspondant plus ou moins aux États américains du centre, fut également définie comme les États américains pour lesquels il est hasardeux de présumer de l'orientation canadienne ou mexicaine du détournement américain.

La ceinture nord des États américains comprend les districts douaniers de: Washington, le Montana, le Dakota du Nord, l'Illinois, l'Ohio, le Minnesota, le Michigan, le Wisconsin, New York, le Vermont, le Maine (c'est-à-dire les États frontaliers), l'Oregon, Washington (D.C.), la Virginie, le Maryland, la Pennsylvanie, le Connecticut, le Rhode Island et le Massachusets. La bande centrale est constituée, quant à elle, des districts douaniers américains du Missouri, de la Californie ainsi que de la Caroline du Nord et du Sud (voir figure 3.1).

D'autre part, les importations maritimes de produits pétroliers ne sont pas enregistrées dans les statistiques maritimes. Ces produits doivent donc être exclus de l'analyse

Figure 3.1

CARTE DES ZONES CANADIENNE ET MEXICAINE DES TRAFICS AMÉRICAINS OUTRE-MER DÉTOURNÉS À L'IMPORTATION

Source : Commission canadienne des transports, Direction de la recherche.

des détournements car il est impossible de différencier les acheminements directs des acheminements indirects via le Canada ou le Mexique. Finalement, comme dans le cas du commerce canadien via les États-Unis, toute transaction non commerciale ou spéciale a été exclue de l'analyse des détournements.

3.6 Classification des marchandises

Les bandes statistiques ayant servi à la création de la base de données sur le commerce outre-mer canadien détourné via les États-Unis permettent de décrire de façon adéquate la nature des marchandises impliquées. Plus particulièrement, dans le cas des trafics à l'exportation, les produits sont directement décrits selon la "Schedule E Export Classifications", tandis qu'à l'importation, les produits sont décrits selon la "Schedule A Import Classifications". Ces deux nomenclatures des produits sont établies selon la "Standard International Trade Classifications" (SITC), permettant (dans une certaine mesure) des comparaisons avec les données d'autres pays.

Par contre, les données de base sur le commerce outre-mer américain détourné via le Canada présentent une description des produits selon les "Tariff Schedules of the United States Annoted" (TSUSA). Ces dernières sont établies à des fins douanières et ne convient pas à une analyse descriptive. Une reconversion de l'ensemble des transactions respectant la SITC a donc été nécessaire. Ainsi, similairement aux données sur le détournement canadien, les marchandises américaines détournées à l'exportation ont été reclassifiées selon la "Schedule E" et celles détournées à l'importation l'ont été conformément à la "Schedule A". La correspondance entre les diverses nomenclatures a été établie par traitements informatiques, en se basant sur les renseignements essentiels transmis par le U.S. Bureau of the Census.

Finalement, même si l'ensemble des marchandises était initialement décrit selon une nomenclature à quatre chiffres, la présentation des résultats dans cette étude s'est effectuée au niveau d'agrégation des produits à deux chiffres et à un seul chiffre. Ces niveaux d'agrégation, jugés adéquats pour l'objet de ce rapport, permettent de distinguer, respectivement, 68 classes de marchandises et 10 groupes majeurs de marchandises (voir appendice B).

3.7 Particularités de l'évaluation des statistiques américaines[5]

Les valeurs des données sur les trafics canadiens outre-mer détournés aux États-Unis et des trafics américains détournés au Canada sont présentés selon les valeurs franco le long du navire ("Free alongside ship" (FAS)). Cela veut dire que l'évaluation de chacune des transactions commerciales est équivalente au prix de vente du produit plus la somme des différents frais entrainés (transport, assurances, etc.) pour

acheminer la marchandise jusqu'au lieu de prise en charge par le transporteur au point de sortie du pays d'exportation.

Par ailleurs, la totalité des statistiques retenues lors de la création des bandes de données, aussi bien pour les trafics canadiens à l'importation via les États-Unis (pour les années 1978 à 1982 inclusivement) que pour les trafics américains à l'importation via le Canada (pour l'année 1982), a été recensée des "importations générales" (General Imports) par opposition à l'ensemble des "importations pour consommation" (Imports for Consumption). L'ensemble des importations générales reflète généralement la totalité des arrivées de marchandises aux États-Unis, que ces marchandises aient été l'objet d'une distribution intérieure immédiate ou d'un entreposage, ou encore, qu'elles correspondent à des réexportations éventuelles. Par contre, l'ensemble des importations pour consommation ne comprendrait que les marchandises faisant l'objet d'une distribution intérieure immédiate.

Finalement, il peut être rappelé que pour les flux de marchandises américaines outre-mer exportées et importées via le Canada, le principe d'utilisation des données, décrit à la section 3.5, est similaire à celui retenu dans les publications américaines U.S. Exports and Imports Transshipped via Canadian Ports. Il faut préciser que selon cette méthodologie, les trafics ne sont pas directement enregistrés dans les ports canadiens et ainsi, les ports canadiens de chargement et de déchargement, de même que les modes d'acheminement au Canada, ne sont pas connus. On émet l'hypothèse réaliste que les marchandises américaines sont chargées et déchargées à des ports canadiens. Cependant, il est possible qu'une partie des marchandises soient chargées ou déchargées à des aéroports canadiens. Cette incertitude est toutefois absente pour les trafics canadiens passant dans les ports américains, car les marchandises sont directement enregistrées dans ces ports.

3.8 Vraisemblance des résultats

Les bandes statistiques du U.S. Bureau of the Census sont la seule source statistique actuellement connue qui permette de saisir la totalité des flux de marchandises américaines et canadiennes acheminées respectivement via le Canada et via les États-Unis.

Pour les trafics de marchandises canadiennes via les États-Unis, la seule possibilité de vérifier la vraisemblance des résultats obtenus des statistiques officielles des États-Unis est à partir des données sur les exportations canadiennes outre-mer via les États-Unis transmises par la Division du commerce extérieur de Statistique Canada. De façon générale, les deux sources statistiques permettent de dégager des résultats, à l'exportation, ayant des ordres de grandeur comparable (voir appendice F).

RENVOIS

1 Néanmoins, une comparaison de l'évaluation du détournement du trafic canadien à l'exportation, telle qu'elle peut être obtenue des statistiques canadiennes, avec celle établie à partir des statistiques américaines a été effectuée. De façon globale, les deux sources de statistiques montrent des résultats ayant des ordres de grandeur comparables sur la mesure du détournement canadien à l'exportation. Cette comparabilité des résultats à l'exportation permet de croire que l'évaluation du détournement canadien à l'importation, tel qu'il peut être mesuré à partir des statistiques américaines, serait également valable.

Une étude statistique détaillée sur le phénomène de détournement du commerce outre-mer canadien à l'exportation, à partir des statistiques canadiennes sur le commerce extérieur de l'année 1981, a été produite en 1984:

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Direction de la recherche, Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation - Marchandises générales, Année 1981, document de travail DT 20-84-19, Ottawa-Hull, 1984.

2 U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, Maritime Administration, U.S. Exports Transshipped via Canadian Ports, janvier 1978.

Idem, U.S. Exports & Imports Transshipped via Canadian Ports, mars 1981.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Maritime Administration, U.S. Exports & Imports Transshipped via Canadian Ports, mars 1982 et juillet 1983.

3 U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Highlights of the U.S. Export and Import Trade, rapport FT 990, éditions de décembre pour les années 1978 à 1983.

4 La méthodologie retenue par les autorités américaines, ayant produit des estimations sur leurs trafics détournés, comporte également une telle approche arbitraire (voir renvoi n° 2).

5 Le lecteur trouvera dans les publications suivantes une description détaillée de la nature et des particularités des statistiques américaines:

U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, Guide to Foreign Trade Statistics - 1983, septembre 1983; et

Idem, U.S. Foreign Trade Statistics, Classifications and Cross-Classifications - 1980, février 1981.

Chapitre 4

LE CONCEPT DE DÉTOURNEMENT

Le but de ce chapitre est de fournir quelques éléments conceptuels sur le phénomène de détournement de trafic ainsi que de présenter certains aspects de la géographie des détournements entre le Canada et les États-Unis.

4.1 Définition du trafic détourné

La définition habituellement retenue du trafic détourné est la suivante: en matière de commerce international, il s'agit de l'acheminement de marchandises vers les ports ou aéroports d'un pays qui n'est ni le pays d'origine première des marchandises, ni le pays de destination finale de ces marchandises. Le problème réside dans la détermination des routes et itinéraires internationaux qu'empruntent les flux de marchandises engendrés par le commerce d'un pays dans le cas où ceux-ci sont "indirects".

On entend par routes et itinéraires "indirects" le cheminement des marchandises vers un point de transbordement international (port ou aéroport) qui est étranger alors que celui-ci aurait pu être national, c'est-à-dire localisé dans le pays d'origine ou de destination des marchandises. Cette précision est importante. On se place dans le contexte où les marchandises sont, pour diverses raisons, transportées et transbordées via un pays qui n'est pas le pays de destination finale ou d'origine première des marchandises.

On peut déduire de cette première définition que l'étude des trafics détournés peut être réalisée selon deux optiques. En premier lieu, il faut chercher à caractériser et mesurer le phénomène, puis trouver les instruments permettant d'obtenir les indicateurs quantitatifs et qualitatifs afin de cerner correctement la réalité des trafics détournés. Il s'agit là de regrouper les données disponibles et de les exploiter.

En second lieu, après cette approche descriptive, il est nécessaire de repérer, parmi les structures et les agents économiques concernés, les causes et les conséquences du phénomène des trafics détournés. Cet aspect plus analytique peut recouvrir la recherche de facteurs purement économiques (par exemple, au niveau des coûts du transport ou de la productivité des services portuaires). Mais ces facteurs ne sont pas tous à caractère économique. Ils peuvent être de natures très diverses et liés à l'environnement particulier que présente le transport international des marchandises (cadres juridiques national et

international, cadres socio-économique et politique des transports).

C'est en suivant ce schéma de recherche que l'on abordera dans cette étude les trafics canadiens et américains faisant l'objet d'un détournement.

4.1.1 Routes directes et indirectes

On a employé dans l'introduction de ce chapitre le terme d'itinéraire international indirect. La distinction entre les itinéraires direct et indirect est utile pour caractériser ce qui est effectivement du trafic détourné de ce qui ne l'est pas.

Les routes directes sont évidemment les plus courantes. La marchandise du pays d'origine, quand celle-ci est principalement acheminée par avion ou par navire, est envoyée intérieurement vers le port ou l'aéroport national, franchit le parcours international et est finalement dirigée vers le point intérieur du pays destinataire à partir de son port ou aéroport de déchargement. La notion de route directe ne signifie pas nécessairement ici la route la plus courte, en terme de distance physique. Par exemple, des marchandises à destination du Japon sont souvent chargées dans les ports de l'Est du Canada[1]. Il ne s'agit pas ici de détournement de trafic au détriment des ports de l'Ouest, mais simplement d'un choix de route en fonction de divers éléments et conditions économiques ou opérationelles, dans un cadre national.

D'autre part, le passage par un ou des pays étrangers n'implique pas forcément le phénomène de trafic détourné. Par exemple, si l'on prend le cas d'exportations canadiennes par voie maritime vers des pays enclavés, comme la Suisse ou la Tchécoslovaquie, il y aura évidemment transbordement dans un port d'un pays européen qui n'est ni le pays d'origine ni le pays de destination de la marchandise. La situation géographique des pays de destination finale (pays enclavés) implique nécessairement le passage par des pays qui sont alors des pays de transit. Ces trafics ne doivent pas être considérés comme des trafics détournés. Par contre, lorsque l'acheminement des marchandises s'effectue via des ports ou aéroports autres que ceux du pays d'origine ou de destination de la marchandise, c'est-à-dire lorsqu'une route indirecte s'établit malgré une disposition géographique des pays permettant des routes plutôt directes, on considère qu'un détournement de trafic s'opère.

4.1.2 Types de détournement

Il va de soi que les trafics détournés n'apparaissent que dans le cas des commerces transocéaniques ou outre-mer. Les commerces transfrontaliers de marchandises acheminées par chemin de fer ou par route ne donnent lieu à la limite qu'à des phénomènes de transit dans le cas où les deux pays partenaires ne

sont pas contigus. C'est le cas, par exemple, du commerce par voie terrestre entre le Canada et le Mexique en transit par les États-Unis.

Dans le cadre du commerce transocéanique, on s'intéresse spécifiquement à l'orientation terrestre des marchandises qui seront par la suite des cargaisons soit maritimes, soit aériennes. L'utilisation de ports étrangers comme points de départ des marchandises destinées à outre-mer déterminera le trafic détourné maritime[2]. De plus, une partie du commerce extérieur outre-mer se réalise par voie aérienne. Le choix d'un aéroport étranger et la mesure des trafics qui échappent aux aéroports nationaux déterminent un trafic détourné aérien.

4.1.3 Arrière-pays commun

La possibilité pour une cargaison de passer par un port national ou étranger implique une situation géographique particulière. Celle-ci consiste en une façade maritime commune à plusieurs pays et dont les ports desservent ainsi un arrière-pays commun.

On entend généralement par arrière-pays la zone de rayonnement des services portuaires, c'est-à-dire les zones en provenance desquelles les ports reçoivent les marchandises destinées à être chargées, ou en direction desquelles les marchandises déchargées sont acheminées[3]. Plus précisément, pour un port ou un ensemble de ports, on peut définir une "carte d'extension spatiale" des aires d'influence de ces ports; en d'autres termes, définir l'arrière-pays, c'est repérer où s'engendre la demande de services portuaires, où se trouvent potentiellement les agents importateurs ou exportateurs pour lesquels les marchandises sont transbordées dans ces ports.

Le phénomène de trafic détourné s'observe lorsque les ports de différents pays d'une même façade maritime se trouvent dans une situation potentiellement concurrentielle, car ils peuvent tous prétendre desservir non seulement les marchés du pays dans lequel ils sont situés, mais aussi ceux des pays voisins. Dans ce cas, l'arrière-pays est une notion qui estompe d'une certaine manière les frontières internationales. Dans un contexte d'économie de marché, le choix d'un port n'est pas relié à la "nationalité" des marchandises mais plutôt à d'autres considérations tant opérationelles (services, réseaux disponibles, etc.) qu'économiques (coût, rapidité, qualité des services), ou encore institutionnelles[4].

D'autre part, on peut chercher à définir et à conceptualiser les arrière-pays et la concurrence entre ports de manière plus précise[5]. On peut chercher à quantifier la concurrence entre ports et à définir l'arrière-pays desservi en termes de distance, mais aussi en termes de temps ou de coût de

transport, en termes de volume de trafic exprimé en valeurs absolues ou en valeurs relatives. Une autre méthode serait d'utiliser des indices d'orientation des flux maritimes par région extérieure desservie, en relation avec les ports de passage de marchandises. Ces différentes approches amènent à définir des arrière-pays dont la cartographie est différente de celle obtenue avec la simple approche géographique. La délimitation des arrière-pays est importante notamment lorsque l'on cherche à évaluer quelles sont les régions de commerce "détournables" afin d'estimer un potentiel de trafic détournable et, ainsi, pouvoir le comparer à ce qui est effectivement détourné.

4.1.4 Le détournement de trafic: coexistence de deux réalités

Des différents aspects que l'on vient d'aborder sur le détournement, il apparaît que la notion de trafic détourné est dans les faits le résultat de la superposition de deux niveaux d'analyse.

En premier lieu, à l'origine du mouvement international des marchandises, il y a l'échange entre un vendeur et un acheteur qui s'entendent par contrat sur les termes de l'échange et notamment sur les conditions de transport[6]. Ces partenaires agissent suivant les motivations qui sont celles de l'entrepreneur dans une économie de marché. Le transport s'inscrit dans la logistique des entreprises. Quel que soit l'agent économique (l'importateur, l'exportateur ou l'intermédiaire de transport), son cadre de travail est la recherche de la meilleure option de transport afin de demeurer compétitif sur le marché international. À ce niveau, l'expédition des marchandises via un port étranger est rarement considérée comme un détournement. L'agent impliqué n'effectue pas un détournement mais choisit une route qui lui convient le mieux.

En second lieu, les flux de marchandises issus du commerce international signifient l'usage d'espaces, de réseaux, de services qui sont nationaux et qui par conséquent dépendent d'institutions et, dans une certaine mesure, de politiques nationales. L'usage ou le non-usage d'un port par les agents impliqués pourrait poser des problèmes économiques, politiques et sociaux à un État. À ce niveau, la logique est évidemment très différente de celle d'un agent économique privé.

Le terme de détournement reflète lui-même cette dualité. Dans le sens du dictionnaire, il s'agit de l'action de changer le cours, la direction. Cette définition convient bien si l'on se place au niveau macro-économique, au niveau par exemple des États. Dans ce cas, les marchandises nationales ne prennent pas la direction "normale, naturelle" des ports ou des aéroports nationaux; ces flux sont ainsi déroutés et soustraits à l'ensemble des trafics portuaires et aéroportuaires nationaux.

Par contre, dans ce sens, le terme de détournement s'applique moins bien à l'action d'un agent économique privé. Pratiquement, celui-ci ne change pas la direction des marchandises acheminées mais, tel que mentionné ci-dessus, expédie suivant la route qui semble le mieux lui convenir. Dans ce contexte, il faut noter que le détournement a souvent une connotation péjorative et peut être parfois mal approprié. Dans le cadre de cette étude, le terme de détournement est uniquement utilisé, sans jugement de valeur, pour qualifier un trafic acheminé via un pays intermédiaire, suivant les définitions présentées dans ce chapitre.

Par ailleurs, comme le fait remarquer George M. Jones[7], le terme de détournement serait inapproprié pour décrire une route habituellement employée pour le fret, même si celle-ci implique l'utilisation d'un port d'un autre pays. Le terme serait justement employé seulement pour des changements momentanés dans la direction choisie en raison des grèves d'un port ou d'autres événements temporaires. Il est fait référence dans ce cas au caractère habituel d'une route pour le fret. On peut en effet penser que si un détournement existe depuis des années pour un même type de produit, ce n'est plus un détournement au sens du dictionnaire. Le terme de route indirecte au sens où on l'a employé précédemment conviendrait mieux.

4.2 Géographie du détournement

La pluralité des pays offrant des services portuaires sur la même façade maritime ainsi qu'un nombre important de pays intégrés dans l'arrière-pays commun à ces ports créent une situation de concurrence entre les ports et, par conséquent, des phénomènes complexes de détournement. Ceci est particulièrement vrai en Europe. À titre d'exemple, uniquement pour la côte Manche - mer du Nord, les ports de quatre pays (Allemagne, Pays-Bas, Belgique et France) sont en compétition non seulement en ce qui concerne le trafic de ces pays, mais aussi pour les trafics d'autres pays européens.

En Amérique du Nord, la situation est relativement plus simple. Le Canada et les États-Unis couvrent la majeure partie du continent et ces deux pays sont ouverts sur les deux mêmes façades maritimes. La figure 4.1 présente les principaux ports entrant en concurrence ainsi que les régions généralement dites impliquées dans le détournement. Pour les ports de la façade de l'Atlantique, l'arrière-pays commun est considéré comme recouvrant la zone des Grands Lacs et du Centre-Ouest américain. Les principaux ports de l'Est canadien (Halifax, Montréal et Saint John), sont globalement en concurrence avec les principaux ports américains de New York, Baltimore, Philadelphie et Norfolk. Sur la façade du Pacifique, l'arrière-pays commun apparaît plus réduit et la concurrence se fait en grande partie entre Vancouver

Figure 4.1
ARRIÈRE-PAYS COMMUN DES ÉTATS-UNIS ET DU CANADA ET PRINCIPAUX PORTS EN CONCURRENCE

Zones des principaux marchés à l'origine du détournement

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche.

et les ports américains de Seattle, Portland et certains ports californiens.

Il faut cependant remarquer que l'arrière-pays tel qu'il est défini sur cette carte n'inclut pas les zones qui sont dans un rayon proche des ports, c'est-à-dire que l'on a posé l'hypothèse que les zones à petite ou moyenne distance des ports ne sont pas des marchés qui peuvent échapper à ces ports au profit de ports étrangers. Ceci correspond à une définition limitative de l'arrière-pays commun. Des phénomènes de trafic détournés peuvent se produire et se produisent effectivement dans des zones que la simple approche géographique exclut en raison de leur proximité aux ports. Même si pour les zones proches d'un port, la probabilité de choix d'un port étranger est plus faible que dans des zones plus éloignées, il n'en reste pas moins que la possibilité existe et qu'on devrait inclure ces zones dans l'arrière-pays commun.

Les raisons pour lesquelles la concurrence s'exerce entre ports nationaux et ports étrangers dans certaines zones sont liées à divers facteurs explicatifs (économiques, opérationnels, réglementaires, stratégies des entreprises, etc.) que les "évidences" géographiques ne montrent pas.

Une présentation analytique détaillée des différentes approches possibles à l'étude et à l'analyse du détournement de trafic est donnée au chapitre 9. Un cadre d'analyse plus complet des phénomènes de détournement y est proposé selon trois optiques différentes: l'optique des transporteurs, l'optique des communautés portuaires et l'optique des autorités gouvernementales.

RENVOIS

[1] COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Direction de la recherche, Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada, rapport de recherche n° 1984/05F, Ottawa-Hull, juillet 1983.

[2] Il se peut aussi que la situation suivante se présente: le fret maritime à l'importation arrive par un port étranger et y transite (alors que ce fret aurait pu arriver directement dans le port national), pour être ensuite acheminé par le même mode dans un port national. Il s'agit de services maritimes d'appoint ("feeder services") et que certains auteurs dénomment "trafic semi-détourné". Ce type d'acheminement maritime n'implique pas, en dernier ressort, une perte d'activité portuaire pour les ports nationaux; il modifie toutefois la nature des services maritimes disponibles à un port. À titre d'exemple, on peut concevoir qu'un service de ligne desservant uniquement New York implique le déchargement dans ce port de marchandises canadiennes qui seront ensuite acheminées au Canada par voie maritime.

[3] Le terme "hinterland", synonyme d'arrière-pays, est un terme d'origine allemande qui est également fréquemment utilisé. Employé initialement par les géographes, il est utilisé couramment comme concept pour définir les zones dont un port est tributaire. La notion d'hinterland est abordée notamment dans le rapport suivant:

Grace L. POWELL, Foreign Traffic Hinterlands of the Ports of Halifax and Saint John, Ottawa, Conseil des ports nationaux, février 1968.

[4] En ce qui concerne les aéroports, le phénomène est semblable. Dans ces cas, la géographie des détournements, tout en étant différente, répond du même principe: une possibilité de choix entre un aéroport national ou étranger. À l'instar des arrière-pays maritimes, il se crée une situation compétitive entre les aéroports pouvant prétendre desservir une même zone indifféremment des frontières internationales.

[5] Jacques CHARLIER, "Développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral", texte présenté au second colloque franco-japonais de géographie, Villes et ports, Paris, Centre national de la recherche scientifique, 1979, p. 393-420.

[6] Les "Incoterms" ont été élaborés pour la première fois en 1953 par la Commission des pratiques commerciales internationales de la Chambre de commerce internationale. Les Incoterms ont pour objet d'établir des règles facultatives et de nature volontaire qui ont pour but de faciliter et préciser l'interprétation des principaux termes utilisés dans les contrats de vente et de transport international.

7 Georges M. JONES, "U.S.-Canada Cargo Diversion: A Century Old Phenomenon", Container News, septembre 1972.

Chapitre 5

ÉVOLUTION DES TRAFICS DÉTOURNÉS CANADIENS ET AMÉRICAINS

Ce chapitre présente l'évolution, de 1978 à 1982, des principales caractéristiques des trafics canadiens via les États-Unis et des trafics américains via le Canada. L'objectif est de dégager les tendances générales sur cinq années et de montrer que la "structure" des détournements, telle qu'elle sera dégagée dans les chapitres suivants, n'est pas particulière à l'année 1982.

5.1 Aperçu général des tendances de 1978 à 1982

Les valeurs des trafics canadiens via les États-Unis et des trafics américains via le Canada, à l'exportation et à l'importation, pour la période 1978-1982 sont inscrites au tableau 5.1. La valeur totale des trafics est décomposée suivant l'enregistrement de ces trafics à l'Est ou à l'Ouest du Canada et des États-Unis, et les "soldes de trafics" sont également présentés. Ces soldes sont définis comme la différence entre la valeur des trafics américains via le Canada et celle des trafics canadiens via les États-Unis. Par définition, les soldes seront positifs lorsque la valeur des trafics américains via le Canada est supérieure à celle des trafics canadiens via les États-Unis. En d'autres termes, les soldes positifs traduisent une situation favorable pour le Canada. À l'inverse, les soldes négatifs indiquent que le Canada est "déficitaire" en trafics, c'est-à-dire qu'il y a plus de trafics canadiens via les États-Unis que de trafics américains via le Canada.

Au niveau global, les trafics canadiens via les États-Unis ont toujours été supérieurs aux trafics américains via le Canada pendant la période examinée, à l'exception de l'année 1978 où le solde était légèrement en faveur du Canada.

Toutefois, la distinction entre trafics à l'exportation et trafics à l'importation montre que, sur l'ensemble de la période considérée, le Canada a toujours été dans une situation favorable pour les trafics détournés à l'exportation tandis qu'à l'importation, le solde des détournements était très fortement défavorable au Canada, sauf en 1978 où les importations canadiennes via les États-Unis étaient légèrement inférieures à celles des États-Unis via le Canada.

L'examen différencié suivant la localisation est ou ouest des détournements permet de dégager plus précisément la structure réelle des détournements entre le Canada et les États-Unis. En effet, pour la période 1979-1982[1], les trafics détournés sur la côte est présentent trois caractéristiques principales. Premièrement, aussi bien à l'exportation qu'à

Tableau 5.1

ÉVOLUTION DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA, 1978-1982

(en millions de dollars américains)

Années	Trafics canadiens via les États-Unis			Trafics américains via le Canada			Solde		
	Exportations (1)	Importations (2)	Total (3)	Exportations (4)	Importations (5)	Total (6)	Exportations (4)-(1)	Importations (5)-(2)	Total (6)-(3)
Côte est									
1978	710,1	212,1	922,2	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1979	772,5	367,7	1 140,2	1 159,0	1 988,7	3 147,7	+386,5	+1 621,0	+2 007,5
1980	920,5	426,2	1 346,7	1 874,9	2 052,1	3 927,0	+954,4	+1 625,9	+2 580,3
1981	1 264,0	424,5	1 688,5	2 220,7	2 444,6	4 665,3	+956,7	+2 020,1	+2 976,8
1982	1 177,4	413,5	1 590,9	1 759,7	1 997,6	3 757,3	+582,3	+1 584,1	+1 966,4
Côte ouest									
1978	192,9	1 384,7	1 577,6	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1979	199,8	2 865,9	3 065,7	152,6	66,0	218,6	-47,2	-2 799,9	-2 847,1
1980	338,8	3 846,0	4 184,8	224,2	84,2	308,4	-114,6	-3 761,8	-3 876,4
1981	466,9	5 235,9	5 702,8	207,5	96,7	304,2	-259,4	-5 139,2	-5 398,6
1982	614,1	3 832,0	4 446,1	209,8	120,6	330,4	-404,3	-3 711,4	-4 115,7
Total									
1978	903,0	1 596,8	2 499,8	978,8	1 696,2	2 675,0	+75,8	+99,4	+175,2
1979	972,3	3 233,6	4 205,9	1 311,6	2 054,1	3 366,3	+339,3	-1 178,9	-839,6
1980	1 259,3	4 272,2	5 531,5	2 099,1	2 136,3	4 235,4	+839,8	-2 135,9	-1 296,1
1981	1 731,0	5 660,4	7 391,4	2 428,2	2 541,3	4 969,5	+697,2	-3 119,1	-2 421,9
1982	1 791,5	4 245,5	6 037,0	1 969,4	2 118,2	4 087,6	+177,9	-2 127,3	-1 949,4

Remarque: n.d. = données non disponibles.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

l'importation, le solde des trafics détournés à l'Est a toujours été très positif pour le Canada, ce qui traduit une situation favorable pour le Canada durant cette période. Deuxièmement, les trafics américains via la côte est du Canada ont formé constamment la majeure partie du détournement des trafics américains via le Canada. D'autre part, cet important trafic américain via l'Est du Canada s'est décomposé de manière équilibrée entre exportations et importations à partir de 1980. Troisièmement, les exportations canadiennes détournées via les ports américains de l'Est ont toujours représenté plus des deux tiers des trafics canadiens détournés via la côte est des États-Unis et en constituent les trois quarts depuis 1981.

Sur la côte ouest, la situation est inverse. Premièrement, sur l'ensemble de la période analysée, le solde des trafics détournés a été fortement négatif pour le Canada, particulièrement sur les trafics à l'importation. Deuxièmement, à l'Ouest, le détournement des trafics américains via le Canada a été très faible aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. Troisièmement, le détournement des trafics canadiens via l'Ouest des États-Unis a été dominé par l'ampleur croissante des importations canadiennes acheminées dans les ports américains du Pacifique. Ces importations ont toujours représenté à elles seules plus de la moitié du détournement total des trafics canadiens via les États-Unis et plus de 85 % des trafics canadiens détournés via la côte du Pacifique des États-Unis.

Il apparaît donc que, sur la période de référence, le "schéma" des détournements est demeuré inchangé en ce qui concerne la structure du bilan des trafics détournés entre le Canada et les États-Unis. Premièrement, depuis 1979, en terme de valeur, il y a plus de trafics canadiens outre-mer acheminés via les États-Unis que de trafics américains outre-mer acheminés via le Canada. Deuxièmement, ce déficit au niveau global s'explique par le fait que même si le Canada est bénéficiaire en trafics détournés sur la côte est, ce bénéfice est, de 1979 à 1982, très inférieur aux déficits en trafics enregistrés sur la côte ouest. Ainsi, ce que le Canada "gagne" en trafics à l'Est en 1979 n'équivaut qu'à 70 % de ce que le Canada "perd" à l'Ouest, 67 % en 1980, 55 % en 1981 et 48 % en 1982. L'évolution de ce rapport montre que durant ces quatre années, les gains canadiens en trafics à l'Est compensent de moins en moins les pertes à l'Ouest.

5.2 Répartition des trafics entre l'Est et l'Ouest

La répartition Est et Ouest des trafics détournés indique en pourcentage la répartition entre la valeur des détournements enregistrés à l'Est et celle des détournements enregistrés à l'Ouest du Canada et des États-Unis[2]. L'évolution de 1978 à 1982 de la répartition Est/Ouest des trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada est présentée au tableau 5.2.

Tableau 5.2

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION EST/OUEST DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA, 1978-1982
(en pourcentage)

Années	Trafics canadiens via les États-Unis				Trafics américains via le Canada			
	Exportations sur 100,0		Importations sur 100,0		Exportations sur 100,0		Importations sur 100,0	
	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest	Est	Ouest
1978	78,6	21,4	13,3	86,7	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1979	79,4	20,6	11,4	88,6	88,4	11,6	96,8	3,2
1980	73,1	26,9	10,0	90,0	89,3	10,7	96,1	3,9
1981	73,0	27,0	7,5	92,5	91,4	8,6	96,2	3,8
1982	65,7	34,3	9,5	90,3	89,3	10,7	94,3	5,7

Remarque: n.d. = données non disponibles.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

En ce qui concerne les exportations canadiennes via les États-Unis, il ressort que la part qui est détournée via l'Est des États-Unis diminue relativement à celle qui est détournée via l'Ouest des États-Unis. En d'autre termes, le détournement des exportations canadiennes via les États-Unis se produit de plus en plus à l'Ouest, même si en 1982 le détournement à l'exportation se situe encore pour les deux tiers sur la côte est et pour un tiers sur la côte ouest. Les importations canadiennes détournées sont toujours très majoritairement acheminées via l'Ouest des États-Unis, soit à près de 90 %. Cette tendance s'accentue de 1978 à 1981 pour légèrement ralentir en 1982.

Pour l'ensemble des exportations et des importations américaines, le détournement via le Canada s'est très majoritairement effectué via l'Est du Canada. La proportion des exportations américaines détournées via l'Ouest du Canada diminue de 1979 à 1981. Par contre, la proportion des importations américaines détournées via l'Ouest du Canada augmente légèrement de 1978 à 1982.

5.3 Croissance des trafics détournés

Les valeurs présentées au tableau 5.1 sont exprimées en dollars courants. Il n'est pas approprié d'établir les variations annuelles à partir de ces valeurs car elles sont affectées par les changements dans la valeur du dollar causés par l'inflation. Pour pallier aux inconvénients que présente l'analyse en dollars courants, les valeurs des trafics détournés canadiens et américains ont été converties en dollars constants[3] (dollars de 1978). Ces valeurs sont présentées au tableau 5.3, ainsi que les pourcentages de variation d'année en année.

5.3.1 Les trafics canadiens via les États-Unis

La valeur des exportations canadiennes via les États-Unis a diminué en termes réels en 1979, mais n'a cessé de croître par la suite jusqu'en 1982, dont un fort accroissement en 1981. C'est sur la côte ouest que les accroissements annuels sont les plus forts. Après une baisse marquée en 1979, la valeur des exportations canadiennes via la côte ouest des États-Unis augmente de façon persistante. En 1982, les exportations canadiennes via l'Ouest des États-Unis ont un peu plus que doublé par rapport à 1978. Sur la côte est, l'accroissement annuel est irrégulier. Même en 1981, année où les exportations canadiennes via les ports de l'Est américain se sont fortement accrues, la valeur de ce détournement n'était que 1,2 fois supérieure à celle de 1978 pour n'atteindre en 1982 qu'à peine 1,1 fois leur niveau de 1978.

Les importations canadiennes via les États-Unis se sont fortement accrues sur l'ensemble de la période en dépit de la baisse particulière observée en 1982. Cet accroissement est très fort: en 1981, les importations canadiennes via les États-Unis

étaient 2,4 fois supérieures à leur niveau de 1978 (en dollars constants), et en 1982, malgré une baisse importante par rapport à l'année précédente, elles restent plus de 1,8 fois supérieures à leur niveau de 1978. Ce n'est que sur la côte ouest que l'accroissement s'observe, car sur la côte est, les importations canadiennes via les États-Unis baissent lentement depuis 1980. En 1982, elles atteignent un niveau n'équivalant qu'à 90 % du niveau observé en 1979.

5.3.2 Les trafics américains via le Canada

L'ensemble des exportations américaines via le Canada augmente fortement en 1979 et 1980, faiblement en 1981 et baisse en 1982. En 1982, elles atteignent une valeur qui est 1,4 fois supérieure à leur niveau de 1978.

Les exportations américaines via l'Ouest du Canada demeurent pratiquement inchangées, à un niveau assez faible. L'accroissement des exportations américaines via le Canada s'est réalisé essentiellement à l'Est du Canada (surtout en 1980). En 1981, les exportations américaines via l'Est du Canada étaient de 1,5 fois supérieures à leur niveau de 1979 et de 1,2 fois supérieures en 1982.

En 1981, les importations américaines via le Canada se situent presque au même niveau qu'en 1978, et en 1982, elles sont inférieures de près de 20 % par rapport à 1978.

À l'Ouest, les importations américaines via le Canada sont en quasi-stagnation depuis 1979. Malgré un léger accroissement annuel, elles ne dépassent pas les 80 millions de dollars depuis 1979. À l'Est, les importations américaines via le Canada, malgré une augmentation en 1981, ont chuté au cours de la période analysée, et en 1982, elles ont une valeur inférieure de 22 % à leur niveau de 1979. Les importations américaines détournées au Canada démontrent donc, en termes réels et sur la période étudiée, une tendance à la baisse.

5.4 Position comparative des détournements canadiens et américains

L'étude des variations annuelles à partir des valeurs calculées en dollars constants a permis de retracer un "historique" de l'évolution de chacun des flux détournés. Néanmoins, elle ne permet pas de comparer aisément si les trafics détournés ont évolué en faveur du Canada ou des États-Unis. À titre d'exemple (voir tableau 5.3), les importations canadiennes via les États-Unis baissent de 28 % en 1982 sur la côte ouest, tandis que les importations américaines via la côte ouest canadienne s'accroissent de plus de 25 % la même année. De plus, la structure du déficit au niveau des trafics détournés à l'Ouest n'est pas mise en évidence puisque la baisse des importations canadiennes, observée en 1982, porte sur 3,5 milliards de dollars

Tableau 5.3

VARIATION ANNUELLE DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS
ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA,
1978-1982
(en millions de dollars américains constants de 1978)

	Trafics canadiens via les États-Unis				Trafics américains via le Canada			
	Exportations		Importations		Exportations		Importations	
Années	Valeur	% Variation	Valeur	% Variation	Valeur	% Variation	Valeur	% Variation
Côte est								
1978	710,1	..	212,1	..	n.d.	..	n.d.	..
1979	638,2	-10,1	321,0	+51,3	1 018,9	..	1 667,3	..
1980	654,3	+2,5	319,3	-0,5	1 451,4	+42,4	1 371,8	-17,7
1981	845,0	+29,1	287,3	-10,0	1 574,3	+8,5	1 548,9	+12,9
1982	780,3	-7,7	275,4	-4,1	1 233,5	-21,6	1 286,9	-16,9
Côte ouest								
1978	192,9	..	1 384,7	..	n.d.	..	n.d.	..
1979	165,1	-14,4	2 502,2	+80,7	134,1	..	55,3	..
1980	240,8	+45,8	2 880,9	+15,1	173,6	+29,4	56,3	+1,8
1981	312,1	+29,6	3 544,1	+23,0	147,1	-15,2	61,3	+8,8
1982	407,0	+30,4	2 552,1	-28,0	147,1	0,0	77,7	+26,7
Total								
1978	903,0	..	1 596,8	..	978,8	..	1 696,2	..
1979	803,4	-11,0	2 823,2	+76,8	1 153,0	+17,8	1 722,7	+1,7
1980	895,1	+11,4	3 200,2	+13,3	1 624,9	+40,9	1 428,1	-17,1
1981	1 157,1	+29,3	3 831,4	+19,7	1 721,4	+5,9	1 610,2	+12,8
1982	1 187,3	+2,6	2 827,5	-26,2	1 380,5	-19,8	1 364,5	-15,3

Remarques: .. = pourcentage n'ayant pas lieu d'être calculé ou ne pouvant être calculé.
n.d. = données non disponibles.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

alors que la hausse américaine ne porte que sur 61 millions de dollars.

Un indicateur permettant de mieux apprécier le sens de l'évolution des trafics est le rapport entre la valeur des trafics canadiens via les États-Unis et celle des trafics américains via le Canada. Quand cet indice est égal à 1, il y a équilibre entre les deux trafics. Plus le rapport est inférieur à 1, plus le Canada est bénéficiaire en trafics (puisque la valeur des trafics américains via le Canada est supérieure aux trafics canadiens via les États-Unis). Inversement, plus ce rapport est supérieur à 1, plus le Canada est déficitaire en trafics par rapport aux États-Unis.

Le rapport entre trafics canadiens via les États-Unis et trafics américains via le Canada s'est dégradé pour le Canada depuis 1979 avec une stabilisation en 1982 (voir tableau 5.4). En effet, tandis qu'en 1978, le rapport est en faveur du Canada, celui-ci est passé de 1,25 à 1,48 de 1979 à 1982, ce qui signifie qu'en 1982, la valeur des trafics canadiens via les États-Unis est près de 1,5 fois supérieure à celle des trafics américains via le Canada.

La tendance est cependant très différente sur la côte est où l'équilibre des trafics détournés est très en faveur du Canada, et ceci, de manière stable depuis 1979, malgré une baisse marquée de cet avantage en 1982. Sur la côte est, l'avantage du Canada est particulièrement marqué au niveau des trafics détournés à l'importation. En regard des trafics à l'exportation, l'avantage canadien est moindre mais relativement stable.

Sur la côte ouest, l'équilibre des trafics détournés est très fortement en défaveur du Canada, et ceci, depuis 1979, en particulier au niveau des importations. En effet, en 1979, les importations canadiennes via l'Ouest américain étaient près de 43 fois supérieures à celles des États-Unis via l'Ouest du Canada, et en 1981, elles étaient même 54 fois supérieures. En 1982, le déséquilibre diminue sensiblement sans toutefois inverser la tendance puisqu'en 1982, les importations canadiennes via l'Ouest des États-Unis sont encore près de 32 fois supérieures aux importations américaines via l'Ouest du Canada. Au niveau des exportations, on observe un accroissement constant du déséquilibre défavorable au Canada.

En résumé, l'équilibre global des exportations détournées a été favorable pour le Canada au cours des années 1978 à 1982. Toutefois, cet avantage tend à diminuer depuis 1981. Ceci est dû en partie à la diminution depuis 1980 de l'avantage sur la côte est et à l'aggravation du déficit au niveau des exportations détournées sur la côte ouest. Par contre, l'équilibre global des importations détournées est défavorable au Canada depuis 1979, et cette tendance s'accentue

Tableau 5.4

ÉVOLUTION DU RAPPORT* ENTRE TRAFICS OUTRE-MER CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET TRAFICS OUTRE-MER AMÉRICAINS VIA LE CANADA, 1978-1982

	Exportations	Importations	Total
Côte est			
1978	n.d.	n.d.	n.d.
1979	0,67	0,18	0,36
1980	0,99	0,21	0,34
1981	0,57	0,17	0,36
1982	0,67	0,21	0,42
Côte ouest			
1978	n.d.	n.d.	n.d.
1979	1,31	43,42	14,02
1980	1,51	45,68	13,57
1981	2,25	54,15	18,75
1982	2,93	31,77	13,46
Côte est et côte ouest			
1978	0,92	0,94	0,93
1979	0,74	1,57	1,25
1980	0,60	2,00	1,31
1981	0,71	2,22	1,49
1982	0,91	2,00	1,48

* Calculé à partir des données en dollars courants.

Remarque: n.d. = données non disponibles.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

jusqu'en 1981. Ceci est dû au déficit croissant en importations détournées à l'ouest, défavorable au Canada, qui est de moins en moins compensé par le surplus d'importations détournées à l'est, en faveur du Canada (voir tableau 5.3). En 1982, l'accroissement du déficit en importations détournées ralentit, surtout grâce au ralentissement des importations canadiennes via l'Ouest des États-Unis. En dépit de ce ralentissement en 1982, les importations canadiennes via les États-Unis demeurent deux fois supérieures aux importations américaines via le Canada.

5.5 Évolution de l'importance des détournements canadiens et américains

Une autre approche à l'étude des trafics détournés consiste à mesurer l'importance de ces trafics au sein de l'ensemble du commerce extérieur dont ils font partie. Le taux de détournement constitue un indicateur simple pour mesurer cette importance.

Le taux de détournement représente, pour un pays donné, la proportion de ses exportations et de ses importations outre-mer qui sont détournées via un autre pays voisin, par rapport à la totalité de ses exportations et de ses importations outre-mer.

Le tableau 5.5 présente les taux de détournement pour le Canada et les États-Unis, pour les années 1978-1982. Au niveau global, deux constatations principales s'imposent. Premièrement, les taux de détournement, quelle que soit l'année, sont beaucoup plus faibles aux États-Unis qu'au Canada. Cela signifie que les trafics américains outre-mer acheminés via le Canada sont relativement peu importants par rapport au commerce outre-mer total des États-Unis. Par contre, les trafics canadiens outre-mer acheminés via les États-Unis représentent une part importante du commerce total outre-mer du Canada. Deuxièmement, les taux de détournement des trafics américains demeurent stables. De 1978 à 1982, la part du commerce outre-mer américain détourné via le Canada n'a que très peu évolué, contrairement à la part du commerce outre-mer canadien détourné via les États-Unis, qui a fortement augmenté. L'analyse détaillée confirme que la part du commerce outre-mer canadien acheminé via les États-Unis passe de 10 % en 1978 à 16 % en 1982.

Le taux de détournement via les États-Unis des exportations canadiennes, après avoir baissé de 1978 à 1981, remonte très fortement en 1981 et 1982. Sur cinq ans, ce taux est à son plus bas niveau en 1979 (5,4 %) et à son plus haut en 1982 (8,3 %). À l'importation, le taux de détournement via les États-Unis s'est maintenu autour de 25 % au cours des années 1979-1982. En d'autres termes, le quart des importations outre-mer canadiennes sont acheminées via les États-Unis.

Le taux de détournement via le Canada du commerce outre-mer américain oscille de 1978 à 1982 entre 1,3 % et 1,5 %.

Tableau 5.5

ÉVOLUTION DES TAUX DE DÉTOURNEMENT
CANADIEN ET AMÉRICAIN,
1978-1982
(en pourcentage)

Trafics outre-mer canadiens via les États-Unis	1978	1979	1980	1981	1982
Exportations canadiennes outre-mer totales	6,5	5,4	5,3	7,4	8,3
Importations canadiennes d'outre-mer totales	15,7	27,6	24,4	26,8	26,5
Trafics totaux canadiens avec les pays outre-mer	10,4	14,2	13,3	16,4	16,0
Trafics outre-mer américains via le Canada					
Exportations américaines outre-mer totales	0,9	0,9	1,2	1,3	1,2
Importations américaines d'outre-mer totales	1,7	1,8	1,7	1,8	1,6
Trafics totaux américains avec les pays d'outre-mer	1,3	1,3	1,4	1,5	1,4

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Pour les importations américaines, le taux de détournement a oscillé entre 1,6 % et 1,8 %. Enfin, le taux de détournement des exportations américaines est légèrement inférieur et, au cours de la même période, a varié entre 0,9 % et 1,3 %.

5.6 Orientation outre-mer des détournements canadiens via les États-Unis

L'objet de cette section est de présenter brièvement les zones géographiques de destinations et d'origines sur lesquelles les trafics canadiens[4] via les États-Unis ont évolué de 1978 à 1982 (voir appendice H).

Les exportations outre-mer canadiennes via les États-Unis à destination des pays d'Asie se caractérisent, au cours des cinq années étudiées, par un fort accroissement de la valeur des trafics détournés. En 1978, la valeur de ces détournements représentait plus du tiers du détournement canadien total via les États-Unis. En 1982, les exportations vers ces mêmes destinations représentent presque la moitié des exportations canadiennes détournées via les États-Unis. Par ailleurs, des accroissements de trafics détournés via les États-Unis sont également constatés, de 1978 à 1982, pour les régions (1) du Golfe Persique et de la mer Rouge, (2) de la Belgique et des Pays-Bas, (3) de la Méditerranée et (4) de la côte ouest de l'Amérique du Sud.

En regard des importations détournées via les États-Unis (voir appendice H), les trafics en provenance des pays d'Asie et d'Indonésie se sont fortement accrus. La part que représentent ces importations dans le trafic total canadien détourné via les États-Unis à l'importation a toujours été importante, soit autour de 80 % des détournements canadiens totaux via les États-Unis. En fait, une aggravation marquée caractérise la situation canadienne vis-à-vis les détournements en provenance des pays d'Afrique (particulièrement depuis 1981) et d'Amérique du Sud (côte ouest). Par ailleurs, de 1978 à 1982, des augmentations de la valeur des importations détournées via les États-Unis sont notables sur les provenances suivantes: les côtes nord et ouest de la France, la côte nord de l'Allemagne de l'Ouest et les pays de la Méditerranée.

RENVOIS

[1] Les données permettant la différenciation des trafics "est" et "ouest" ne sont pas disponibles pour 1978.

[2] Se référer aux définitions de l'Est et de l'Ouest à l'appendice A.

[3] Les données sur le détournement canadien ont été converties en dollars constants de 1978 à partir de l'indice des prix canadiens à l'importation et à l'exportation transmis par la Division du commerce extérieur de Statistique Canada. Les données du détournement américain ont été converties en dollars constants de 1978 à partir des indices de prix et de quantité des exportations et des importations américaines transcrits dans:

U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, Statistical Abstract of the U.S. - 1984, 10e éd., p. 832 (table 1470).

Par ailleurs, la valeur des taux de change entre les dollars canadien et américain a été obtenue du "International Financial Statistics -Supplement on Exchange Rates" publié par le Fonds monétaire international.

[4] Les tableaux présentant l'évolution par régions de destinations et d'origines des trafics canadiens via les États-Unis, en dollars canadiens constants, sont présentés à l'appendice H.

Chapitre 6

APERÇU GÉNÉRAL DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA POUR 1982

L'objectif de ce chapitre est de présenter globalement l'ampleur et l'orientation des trafics outre-mer de marchandises canadiennes via les États-Unis et des trafics américains via le Canada pour l'année 1982. Il s'agira ensuite de comparer ces deux trafics et d'établir le bilan général, c'est-à-dire de mesurer l'importance relative des détournements pour le Canada et pour les États-Unis.

6.1 Les trafics canadiens via les États-Unis et américains via le Canada

6.1.1 Les trafics canadiens via les États-Unis

En 1982, les marchandises en provenance ou à destination du Canada et enregistrées dans les ports américains ont constitué un trafic d'une valeur de plus de 6 milliards de dollars américains, soit 16 % du montant total des exportations et importations canadiennes[1] outre-mer (taux de détournement).

La répartition de ce trafic entre les exportations et les importations n'est pas équilibrée (voir tableau 6.1). En effet, les importations canadiennes via les États-Unis, soit 4,2 milliards de dollars, représentent plus de 70 % de la valeur totale du détournement, tandis que les exportations via les États-Unis, soit près de 1,8 milliard de dollars, comptent pour un peu moins de 30 % de l'ensemble. Par conséquent, le taux de détournement à l'importation est beaucoup plus élevé que le taux de détournement à l'exportation. En effet, la part des importations canadiennes acheminées via les États-Unis relativement à la valeur totale des importations canadiennes d'outre-mer est de 26,5 %, tandis que seulement 8,3 % de la valeur totale des exportations canadiennes outre-mer est expédiée via les ports américains (voir tableau 6.1, dernière colonne).

On note également un déséquilibre entre les flux canadiens via la côte est des États-Unis et ceux via la côte ouest des États-Unis. D'une part, les ports américains du Pacifique captent près des trois quarts de la valeur totale des trafics canadiens via les États-Unis tandis que les ports de l'Est américain ne captent qu'un peu plus du quart de cette valeur. D'autre part, un peu plus de 90 % de la valeur des importations canadiennes via les États-Unis sont acheminées via les ports américains de l'Ouest, tandis que près des deux tiers de la valeur des exportations canadiennes via les États-Unis sont acheminées via les ports américains de l'Est. Ainsi, les ports

Tableau 6.1

TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS ET TRAFICS AMÉRICAINS VIA LE CANADA, 1981
(en millions de dollars américains)

	Côte est		Côte ouest		Total		Répartition Est-Ouest sur 100		
	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage	Est	Ouest	Taux de détournement
Trafics canadiens via les États-Unis									
Exportations (1)	1 177,4	74,0	614,1	13,8	1 791,5	29,7	65,7	34,3	8,3
Importations (2)	413,5	26,0	3 832,0	86,2	4 245,5	70,3	9,7	90,3	26,5
Total (3)	1 590,9	100,0	4 446,1	100,0	6 037,0	100,0	26,4	73,6	16,0
Trafics américains via le Canada									
Exportations (4)	1 759,7	46,8	209,8	63,5	1 969,4	48,2	89,3	10,7	1,2
Importations (5)	1 997,6	53,2	120,6	36,5	2 118,2	51,8	94,3	5,7	1,6
Total (6)	3 757,3	100,0	330,4	100,0	4 087,6	100,0	91,9	8,1	1,4
Solde exportations (4)-(1)	+582,3		-404,3		+177,9				
Solde importations (5)-(2)	+1 584,1		-3 711,4		-2 127,3				
Solde total	+2 166,4		-4 115,7		-1 949,4				

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

américains de la côte est enregistrent des trafics canadiens principalement composés d'exportations canadiennes, tandis que les ports américains du Pacifique enregistrent des trafics canadiens très largement composés d'importations canadiennes. Globalement, le flux le plus important est donc celui des importations canadiennes via les ports américains du Pacifique (3,8 milliards de dollars), suivi du flux des exportations canadiennes via les ports américains de l'Est (1,2 milliard de dollars).

En ce qui a trait aux destinations et origines des trafics canadiens acheminés via les ports américains, l'importance des pays asiatiques est remarquable. Les exportations canadiennes via les États-Unis sont destinées pour près de la moitié de leur valeur aux pays asiatiques, et les importations canadiennes via les États-Unis sont en provenance des pays asiatiques pour près de 80 % de leur valeur. Deux autres zones géographiques d'importance sont l'Europe de l'Ouest (13 % de la valeur des exportations via les États-Unis et 10 % de celle des importations via les États-Unis) et la zone Amérique du Sud et Amérique centrale/Antilles (plus de 18 % de la valeur des exportations via les États-Unis) (voir tableau 6.2).

6.1.2 Les trafics américains via le Canada

En 1982, près de 4,1 milliards d'exportations et d'importations américaines à destination ou en provenance d'outre-mer ont été acheminées via le Canada. Ce trafic ne représente néanmoins que près de 1,4 % de la valeur totale du commerce extérieur américain avec les pays d'outre-mer[2]. La répartition de ce trafic entre les exportations et les importations est équilibrée, soit respectivement 48 % et 52 %. Les exportations américaines outre-mer via le Canada ne représentent que 1,2 % de la valeur totale des exportations américaines. Le poids des importations américaines outre-mer via le Canada relativement à la totalité des importations américaines est tout aussi marginal, soit 1,6 %.

Les trafics américains via le Canada sont acheminés pour plus des neuf dixièmes de leur valeur via l'Est du Canada (voir tableau 6.1). Cette constatation demeure valide tant à l'exportation qu'à l'importation. En effet, près de 90 % des exportations américaines via Canada et près de 95 % des importations américaines via le Canada sont expédiés via l'Est du Canada.

Moins du dixième de la valeur totale des trafics américains via le Canada est acheminé à l'Ouest du Canada. Ce faible trafic américain via l'Ouest du Canada est composé aux deux tiers de sa valeur d'exportations américaines.

L'orientation outre-mer des trafics américains via le Canada est caractérisée par une très forte concentration vers les

Tableau 6.2

ORIENTATION DES TRAFICS CANADIENS VIA LES ÉTATS-UNIS
ET AMÉRICAINS VIA LE CANADA,
1982
(en pourcentage)

Zones géographiques de destination et d'origine	Trafics canadiens via les États-Unis			Trafics américains via le Canada		
	Exportations	Importations	Total	Exportations	Importations	Total
Europe de l'Ouest	12,8	9,8	10,7	79,4	80,8	80,1
Europe de l'Est	n.s.	n.s.	n.s.	13,2	2,4	7,6
Moyen-Orient	11,5	0,1	3,5	0,6	0,2	0,4
Afrique	2,9	6,6	5,5	1,0	3,5	2,3
Asie	49,6	79,0	70,2	4,0	10,1	7,1
Océanie	4,8	0,7	1,9	1,1	1,2	1,2
Amérique du Sud	10,9	2,4	4,9	0,5	0,9	0,7
Amérique centrale et Antilles	7,5	1,3	3,2	0,1	0,6	0,3
Autres	n.s.	0,1	n.s.	n.s.	0,2	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Remarque: n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

pays de l'Europe de l'Ouest. À l'exportation comme à l'importation, près de 80 % de la valeur des trafics américains via le Canada sont engendrés par le commerce avec l'Europe de l'Ouest (voir tableau 6.2). Néanmoins, une part non négligeable des exportations américaines via le Canada est destinée aux pays d'Europe de l'Est[3] (plus de 13 %), tandis que l'Asie est la deuxième zone de provenance des importations (près de 10 % des importations américaines via le Canada).

6.2 Comparaison entre les trafics canadiens via les États-Unis et les trafics américains via le Canada en 1982

6.2.1 Comparaison globale

En 1982, la valeur totale des trafics canadiens via les États-Unis a été plus élevée que celle des trafics américains via le Canada: 6 milliards de dollars d'importations et d'exportations outre-mer canadiennes sont acheminés via les États-Unis contre 4,1 milliards d'importations et d'exportations outre-mer américaines qui ont été transportés via le Canada, soit une différence de 2 milliards. Ce solde des trafics est présenté au tableau 6.1 avec un signe négatif. Celui-ci signifie que la différence entre la valeur des deux trafics est défavorable au Canada, c'est-à-dire qu'il y a eu plus de trafics canadiens acheminés aux États-Unis que de trafics américains acheminés au Canada. Cet écart peut aussi être exprimé de la manière suivante: pour un dollar d'exportation ou d'importation canadienne via les États-Unis, il n'y a eu que 68 cents d'importation ou d'exportation américaine via le Canada.

Toutefois, la situation est très différente si l'on examine séparemment les exportations et les importations. Pour les exportations, le solde est en faveur du Canada. L'écart est faible, cependant, puisque la différence n'est que de 178 millions de dollars, soit près de 10 % d'exportations américaines via Canada de plus que d'exportations canadiennes via les États-Unis. À l'inverse, le solde des importations est très nettement défavorable au Canada, les importations canadiennes via les États-Unis étant le double des importations américaines via le Canada.

La comparaison entre les taux de détournement observés au Canada et ceux observés aux États-Unis fait ressortir un point important. Les trafics canadiens outre-mer acheminés via les États-Unis représentent une part notable du commerce outre-mer total du Canada, soit 16 % de la valeur de ce commerce. Par contre, les trafics américains via le Canada ne représentent qu'une faible part du commerce outre-mer total des États-Unis, soit 1,4 %.

Les importations canadiennes via les États-Unis représentent plus du quart des importations canadiennes totales d'outre-mer, tandis que les importations américaines via le

Canada ne totalisent que 1,6 % de la valeur des importations américaines totales d'outre-mer. L'écart n'est pas aussi important à l'exportation puisque 8,3 % de la valeur totale des exportations canadiennes outre-mer est acheminé aux États-Unis, tandis que 1,2 % de la valeur totale des exportations américaines outre-mer est expédié via le Canada.

6.2.2 Comparaison des flux détournés à l'Est et à l'Ouest

À l'Est, le solde des trafics est en faveur du Canada (voir tableau 6.1). Le trafic américain via l'Est du Canada est supérieur de plus de 2 milliards de dollars à celui du trafic canadien via l'Est des États-Unis[4]. Plus distinctement, la valeur des importations américaines d'outre-mer via l'Est du Canada est près de cinq fois supérieure à celle des importations canadiennes via les ports américains de l'Est, ce qui se traduit par un solde de 1,6 milliard de dollars en faveur du Canada. Quant à la valeur des exportations américaines via la côte est du Canada, elle n'est que 1,5 fois supérieure à celle des exportations canadiennes via les États-Unis, pour un solde de 582 millions de dollars en faveur du Canada.

À l'Ouest, la situation est totalement inversée. La valeur du trafic canadien via l'Ouest américain est treize fois supérieure à celle du trafic américain via la côte ouest canadienne. Le Canada engendre un trafic de plus de 4,4 milliards de dollars dans les ports américains de l'Ouest, tandis que les États-Unis n'acheminent, en provenance ou à destination d'outre-mer, qu'un peu plus de 330 millions de dollars via l'Ouest du Canada. Cet écart entre les deux trafics est à 90 % causé par les importations canadiennes via les ports américains de l'Ouest. En effet, les importations canadiennes via l'Ouest des États-Unis sont près de trente-deux fois supérieures à celles des États-Unis via l'Ouest du Canada. De même, les exportations canadiennes via les ports de l'Ouest américain sont presque trois fois supérieures à celles des États-Unis via la côte ouest du Canada (614 millions de dollars comparativement à 210 millions de dollars).

6.2.3 Comparaison des flux détournés selon les zones géographiques d'origine et de destination des marchandises

L'objectif de cette section est d'étudier l'équilibre entre les trafics canadiens via les États-Unis et les trafics américains via le Canada pour les mêmes zones géographiques d'origine ou de destination outre-mer des marchandises. Globalement, les trafics canadiens via les États-Unis sont supérieurs, en valeur, aux trafics américains via le Canada à l'exception de deux zones géographiques outre-mer d'origine et de destination[5]: l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est (voir tableau 6.3). Plus particulièrement, les trafics américains via le Canada en provenance ou à destination des pays de l'Europe de l'Ouest sont supérieurs de 2,6 milliards de dollars aux trafics

Tableau 6.3

ÉQUILIBRE DES TRAFICS DÉTOURNÉS CANADIENS ET AMÉRICAINS PAR ZONES GÉOGRAPHIQUES, 1982
(en millions de dollars américains)

Zones géographiques de destination et d'origine	Trafics canadiens via les États-Unis			Trafics américains via le Canada			Solde		
	Exportations (1)	Importations (2)	Total (3)	Exportations (4)	Importations (5)	Total (6)	Exportations (4)-(1)	Importations (5)-(2)	Total (6)-(3)
Europe de l'Ouest	229,0	416,7	645,7	1 564,5	1 711,0	3 275,5	+1 335,5	+1 294,3	+2 629,8
Europe de l'Est	0,5	0,9	1,4	260,3	50,7	311,0	+259,8	+49,8	+309,6
Moyen-Orient	206,2	2,2	208,4	12,2	4,7	16,9	-194,0	+2,5	-191,5
Afrique	52,9	280,8	333,7	20,7	74,6	95,3	-32,2	-206,2	-238,4
Asie	888,4	3 354,8	4 243,2	78,6	213,6	292,2	-809,8	-3 141,2	-3 951,0
Océanie	85,6	27,9	113,5	21,3	26,3	47,6	-64,3	-1,6	-65,9
Amérique du Sud	194,5	103,2	297,7	9,6	20,1	29,7	-184,9	-83,1	-268,0
Amérique centrale et Antilles	134,1	56,9	191,0	1,7	12,4	14,1	-132,4	-44,5	-176,9
Autres	0,3	2,1	2,4	0,4	4,8	5,2	+0,1	+2,7	+2,8
Total	1 791,5	4 245,5	6 037,0	1 969,4	2 118,2	4 087,6	+ 177,9	-2 127,3	-1 949,4

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

canadiens via les États-Unis, en provenance ou à destination de l'Europe de l'Ouest. Pour les pays de l'Europe de l'Est[6], l'écart est de 310 millions.

Il apparaît donc que, même si le Canada est "bénéficiaire", au plan du détournement, pour les trafics avec les deux zones européennes, ce bénéfice est largement annulé par l'importance des flux canadiens détournés via les États-Unis pour le commerce avec les autres zones géographiques. En effet, les 3 milliards de dollars de trafics américains via le Canada avec l'Europe de l'Ouest (2,6 milliards) et l'Europe de l'Est (0,3 milliard), tout en constituant un "bénéfice net" en trafics pour le Canada, ne compensent pas les trafics canadiens via les États-Unis. Ces derniers sont supérieurs de 4,9 milliards aux trafics américains via le Canada pour toutes les autres zones géographiques d'origine et de destination. Sur l'ensemble des détournements, l'écart est ainsi de 1,9 milliard et défavorable au Canada.

Le déficit canadien le plus considérable concerne le commerce avec les pays asiatiques: le détournement via les États-Unis des trafics canadiens avec l'Asie est plus de quatorze fois supérieur au détournement via le Canada des trafics américains avec l'Asie. Ce déséquilibre des détournements sur l'Asie est à 80 % causé par les importations canadiennes d'Asie, fortement acheminées via les États-Unis.

Pour les autres zones géographiques (Moyen-Orient, Océanie, Amérique du Sud, Amérique centrale/Antilles), le déficit canadien en terme d'équilibre entre les détournements canadiens et les détournements américains est majoritairement dû à l'importance des exportations canadiennes via les États-Unis vers ces zones géographiques (voir tableau 6.3). Par contre, le surcroît de trafics canadiens via les États-Unis avec l'Afrique est majoritairement dû aux importations canadiennes via les États-Unis de cette provenance.

RENVOIS

[1] Tous modes de transport comptabilisés.

[2] Tous modes de transport comptabilisés.

[3] URSS comprise.

[4] Voir définitions des côtes est et ouest à l'appendice A.

[5] Les trafics américains via le Canada avec Saint-Pierre-et-Miquelon et le Groenland sont supérieurs aux trafics canadiens via les États-Unis pour ces mêmes "régions". Toutefois, ces trafics sont très faibles et ne donnent pas lieu à une analyse.

[6] URSS comprise (se référer à la liste des pays à l'appendice E).

Chapitre 7

LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN VIA LES ÉTATS-UNIS

Ce chapitre a pour but de caractériser de façon détaillée les trafics outre-mer canadiens acheminés via les États-Unis en 1982, tant pour les exportations que pour les importations. L'accent est particulièrement mis sur les ports américains de chargement et de déchargement, sur les destinations et origines et, finalement, sur les types de marchandises.

7.1 Les exportations outre-mer canadiennes via les États-Unis

7.1.1 Les ports américains de chargement

Comme on l'a noté précédemment, près des deux tiers de la valeur totale des exportations canadiennes outre-mer via les États-Unis ont été chargés en 1982 dans les ports de la côte est[1] des États-Unis. Sur cette côte, New York est la principale "porte de sortie". Près des deux tiers de la valeur des exportations canadiennes outre-mer expédiées par les ports de la côte est ont été expédiés par New York (voir tableau 7.1).

Un tiers de la valeur totale des exportations canadiennes via les États-Unis a été expédié via les ports américains du Pacifique. Sur cette côte, Seattle a été le principal port de chargement avec près de 80 % de la valeur des exportations canadiennes acheminées via les ports américains du Pacifique.

Les flux d'exportations canadiennes via les États-Unis sont donc fortement concentrés dans deux ports principaux. New York est le premier, accueillant 40 % de la valeur totale de toutes les exportations canadiennes via les États-Unis. Seattle est le second, accueillant plus du quart de cette valeur totale (voir tableau 7.1).

Toutefois, hormis ces deux ports, près d'un tiers de la valeur des exportations canadiennes via les États-Unis est expédié dans de nombreux autres ports. Sur la côte est, trois ports situés sur l'Atlantique Nord (Baltimore, Philadelphie et Norfolk) expédient près de 9 % des exportations canadiennes via les États-Unis. De plus, trois ports de l'Atlantique Sud (Miami, West Palm Beach et Charleston) et trois ports du Golfe (Houston, La Nouvelle-Orléans et St. Rose) expédient ensemble près de 14 % des exportations canadiennes via les États-Unis. À l'ouest, Oakland et Long Beach en Californie ont expédié près de 3 % des exportations canadiennes détournées via les États-Unis. Enfin,

Tableau 7.1

PRINCIPAUX PORTS AMÉRICAINS D'EXPÉDITION DES EXPORTATIONS CANADIENNES OUTRE-MER EXPÉDIÉES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en millions de dollars américains et en milliers de tonnes métriques)

	Valeur				Tonnages			
Ports	Valeur	% total	Rang	% de vrac*	Poids	% total	Rang	% de vrac*
Est								
New York (New York)	742,0	41,4	1	0,9	236,1	28,9	1	2,6
Baltimore (Maryland)	79,9	4,5	3	0,1	28,9	3,5	5	0,9
Miami (Floride)	75,6	4,2	4	3,3	30,1	3,7	4	9,6
Philadelphie (Pennsylvanie)	54,1	3,0	5	0,2	13,2	1,6	10	2,1
Houston (Texas)	53,7	3,0	6	0,0	24,9	3,1	6	0,0
La Nouvelle-Orléans (Louisiane)	44,8	2,5	7	0,7	14,2	1,7	9	1,3
West Palm Beach (Floride)	34,6	1,9	10	5,5	15,0	1,8	8	15,8
Charleston (Caroline du Sud)	23,9	1,3	11	0,0	2,9	0,4	13	0,0
Norfolk (Virginie)	20,9	1,2	12	0,0	10,3	1,3	11	0,0
St. Rose (Louisiane)	18,4	1,0	13	0,0	5,4	0,7	12	0,0
Autres ports	29,5	1,6		..	15,2	1,9		..
Total, Est	1 177,4	65,7		1,0	396,1	48,5		3,1
Ouest								
Seattle (Washington)	489,8	27,3	2	8,5	177,3	21,7	3	14,6
Skagway (Alaska)	40,5	2,3	8	100,0	202,7	24,8	2	100,0
Oakland (Californie)	34,8	1,9	9	4,6	15,9	2,0	7	14,3
Long Beach (Californie)	16,6	0,9	14	10,8	2,5	0,3	14	4,0
Autres ports	32,6	1,8		..	21,4	2,6		..
Total, Ouest	614,1	34,3		14,3	419,7	51,5		28,8
Total global	1 791,5	100,0			815,7	100,0		

* Indication du pourcentage de marchandises généralement chargées en vrac.

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
.. = n'ayant pas lieu d'être calculé.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

on note que le port de Skagway en Alaska a expédié en 1982 près de 2 % des exportations canadiennes détournées aux États-Unis[2].

7.1.2 Destination des trafics

Près de la moitié de la valeur des exportations canadiennes expédiées via les États-Unis est destinée aux pays d'Asie (voir tableau 7.2). Hormis les destinations asiatiques, les exportations canadiennes via les ports américains sont expédiées principalement vers trois grandes zones géographiques: les zones Amérique centrale/Antilles et Amérique du Sud (plus de 18 %), l'Europe de l'Ouest (13 %) et les pays du Moyen-Orient (11,5 %).

Le tableau 7.3 expose les principaux pays de destination. Plus de 20 % de l'ensemble des exportations canadiennes via les États-Unis sont destinés au Japon, premier pays de destination des exportations canadiennes détournées. Les neufs pays d'Asie[3] inscrits au tableau 7.3 constituent la destination de la quasi-totalité des exportations canadiennes via les États-Unis vers l'Asie. Il est à souligner également que plus de la moitié des exportations via les États-Unis vers l'Amérique du Sud est destinée au Venezuela. Les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont la destination des deux tiers des exportations via les États-Unis vers l'Europe de l'Ouest. Plus de la moitié des exportations canadiennes via les États-Unis vers le Moyen-Orient est destinée à l'Arabie Saoudite et à la Lybie.

De façon plus générale, il ressort que près de la moitié de la valeur des exportations canadiennes via les États-Unis est expédiée vers six pays, soit un nombre restreint de destinations et dont trois se situent dans la zone asiatique. Ces six premiers pays sont le Japon, la Corée du Sud, Taiwan, le Venezuela, l'Arabie Saoudite et les Pays-Bas.

Il se dégage également du tableau 7.3 que les exportations destinées aux principaux pays de l'Europe de l'Ouest, du Moyen-Orient et d'Amérique centrale et du Sud sont très majoritairement expédiées des ports de la côte est des États-Unis. Cependant, pour certaines destinations comme le Royaume-Uni et la France, une part non négligeable des expéditions via les États-Unis se réalise dans les ports de la côte ouest américaine. La principale destination des exportations expédiées par les ports de l'Ouest demeure toutefois l'Asie. Les exportations via les ports américains de la côte ouest vers les neufs principaux pays d'Asie constituent près de 80 % du total des exportations canadiennes vers outre-mer enregistrées dans les ports américains du Pacifique. Si les exportations vers l'Asie constituent l'essentiel du trafic canadien à l'exportation traité par les ports de l'Ouest américain, il est aussi notable de constater que pour plusieurs de ces destinations, une part importante est expédiée par les ports américains de l'Est des États-Unis. En effet, les

Tableau 7.2

DESTINATION DES EXPORTATIONS CANADIENNES OUTRE-MER EXPÉDIÉES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en millions de dollars américains)

Zones géographiques de destination	Valeur	% total
Europe de l'Ouest	229,0	12,78
Europe de l'Est	0,5	0,03
Moyen-Orient	206,2	11,51
Afrique	52,9	2,95
Asie	888,4	49,59
Océanie	85,6	4,78
Amérique du Sud	194,5	10,85
Amérique centrale et Antilles	134,1	7,49
Autres*	0,3	0,02
Total	1 791,5	100,00

* Saint-Pierre-et-Miquelon, Groenland.

Remarque: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 7.3

PRINCIPAUX PAYS DE DESTINATION DES EXPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en millions de dollars américains)

Pays de destination	Valeur	% du total	Répartition par districts côtiers sur 100	
			Est	Ouest
Japon	351,1	19,60	35,6	64,4
Corée du Sud	168,3	9,40	7,4	92,6
Venezuela	105,4	5,88	98,8	1,2
Arabie Saoudite	95,6	5,34	95,9	4,1
Pays-Bas	91,5	5,11	97,6	2,4
Taiwan	82,1	4,58	21,4	78,6
Australie	64,9	3,62	82,8	17,2
Royaume-Uni	62,2	3,47	75,0	25,0
Indonésie	56,2	3,14	93,3	6,7
Hong-kong	51,9	2,90	46,5	53,5
Thaïlande	49,4	2,76	83,6	16,4
Philippines	38,5	2,15	76,9	23,1
Singapour	38,4	2,14	60,7	39,3
Malaisie	28,4	1,58	82,0	18,0
Lybie	22,6	1,26	100,0	0,0
Trinidad et Tobago	22,0	1,22	100,0	0,0
Équateur	21,3	1,19	96,5	3,5
France	20,7	1,16	39,9	60,1
Bahamas	19,2	1,07	100,0	0,0
Autres pays	401,8	22,43	87,2	12,8
Total	1 969,4	100,0	65,7	34,3

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

exportations canadiennes expédiées via les États-Unis vers l'Indonésie, la Thaïlande, les Philippines, Singapour et la Malaisie sont très majoritairement expédiées par des ports de la côte est.

7.1.3 Les marchandises

Les exportations canadiennes expédiées par les ports américains sont composées principalement de quatre groupes majeurs de marchandises, d'une importance relative plus ou moins égale (voir tableau 7.4). La machinerie et les équipements de transport (automobiles exclues) composent plus de 21 % de l'ensemble. Les produits alimentaires, boissons et tabacs constituent aussi une valeur d'exportations représentant plus de 21 %. Les produits semi-finis comptent pour près de 20 % du total. Enfin, les produits bruts non comestibles composent plus de 17 % des exportations canadiennes expédiées par les ports américains.

Le tableau 7.4 expose également, par groupe majeur de marchandises[4], la distribution par zone géographique de destination. À part les produits alimentaires et les matières brutes non comestibles principalement destinées en Asie, il n'y a pas de très forte concentration d'un groupe majeur de produits vers un ensemble particulier de destinations. Le détail de la composition des exportations canadiennes via les États-Unis vers les principales destinations (voir tableaux G-1 à G-4 de l'appendice G) permet toutefois de déceler certaines exceptions (par exemple, plus de 98 % des pâtes et déchets de papier exportés via les États-Unis sont destinés en Asie).

Au niveau global, les exportations canadiennes expédiées via les États-Unis constituent un fret de valeur unitaire élevée (importance des groupes majeurs 0, 5, 6 et 7). Comme le montre le tableau 7.5, plus de 90 % de la valeur totale de ces exportations sont expédiés outre-mer en services de ligne. Les seules exportations canadiennes importantes via les États-Unis expédiées en tramping sont les exportations de vrac canadien par le port de Skagway en Alaska. Ces exportations sont constituées de minerais métallifères destinés à l'Asie.

7.2 Les importations outre-mer canadiennes via les États-Unis

7.2.1 Ports américains de déchargement

En 1982, plus de 90 % des importations canadiennes acheminées via les États-Unis ont été déchargés dans les ports de la côte ouest. Sur cette côte, Seattle est de loin le port principal, recevant plus des trois quarts des importations canadiennes via l'Ouest des États-Unis. Moins de 10 % du montant total des importations canadiennes acheminées via les États-Unis ont été déchargés dans les ports de l'Est. Sur cette côte, New York est le principal port de déchargement: près de 70 % des

Tableau 7.4

GROUPES MAJEURS DES EXPORTATIONS CANADIENNES OUTRE-MER ACHEMINÉES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982

Groupes majeurs de marchandises	Destinations						Valeur totale			Districts d'enregistrements (ports) aux États-Unis	
	Asie (%)	Europe de l'Ouest (%)	Moyen-Orient (%)	Amérique du Sud (%)	Amérique centrale/ Antilles (%)	Autres destinations (%)	%	Millions de dollars américains	% total	Est	Ouest
0 Aliments	70,9	12,7	1,5	3,2	9,2	2,5	100	368,3	20,6	58,9	41,1
1 Boissons et tabacs	50,3	26,0	1,6	0,1	17,7	4,3	100	13,7	0,8	82,1	17,9
2 Matières brutes non comestibles	88,1	5,4	0,6	2,4	0,8	2,7	100	310,0	17,3	25,2	74,8
3 Combustibles minéraux, lubrifiants et apparentés	48,4	11,3	8,6	2,0	13,5	16,2	100	1,7	0,1	45,2	54,8
4 Huiles et graisses	24,2	15,5	0,0	44,0	16,4	0,0	100	0,7	n.s.	76,4	23,6
5 Produits chimiques et apparentés	47,0	11,9	14,0	14,1	7,4	5,6	100	165,4	9,2	77,8	22,2
6 Produits manufacturés (semi-finis)	28,7	25,3	15,1	11,0	10,8	9,1	100	353,8	19,7	84,9	15,1
7 Machinerie et équipements de transport*	33,6	11,1	25,5	12,0	7,5	10,3	100	381,4	21,3	71,8	28,2
78 Automobiles	11,7	3,7	9,5	48,2	2,7	24,2	100	130,2	7,3	89,7	10,3
8 Produits finis divers	34,7	7,4	18,9	6,1	19,3	13,6	100	63,7	3,6	74,9	25,1
9 Autres	57,7	27,4	10,6	0,4	3,4	0,5	100	2,4	0,1	99,6	0,4
Total	49,6	12,8	11,5	10,9	7,5	7,7	100	1 791,5	100,0	65,7	34,3

* Excluant les automobiles.

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 7.5

EXPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES EXPÉDIÉES VIA LES ÉTATS-UNIS SELON LE TYPE DE SERVICES MARITIMES ET LES ZONES PORTUAIRES AMÉRICAINES, 1982
(en millions de dollars américains et en milliers de tonnes métriques)

Localisation	Services de ligne		Tramping		Pétroliers		Total	
	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage
Est								
Atlantique Nord	872,1	282,5	32,3	11,0	1,5	0,5	905,9	293,9
Atlantique Sud	102,3	35,1	36,1	15,2	0,0	0,0	138,5	50,3
Golfe	97,3	31,8	5,8	3,3	29,4	16,6	132,5	51,8
Grands Lacs	0,3	0,1	0,1	n.s.	0,0	0,0	0,5	0,2
Total, Est	1 072,1	349,6	74,4	29,4	30,9	17,1	1 177,4	396,1
Ouest								
Pacifique Nord	508,6	190,6	47,5	209,1	0,1	0,4	556,3	400,2
Pacifique Sud	51,3	18,3	6,6	1,1	0,0	0,0	57,9	19,5
Total, Ouest	559,9	208,9	54,1	210,2	0,1	0,4	614,1	419,7
Total	1 631,9	558,6	128,5	239,6	31,0	17,5	1 791,5	815,7

Remarque: n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

importations outre-mer canadiennes via l'Est des États-Unis sont acheminés à ce port.

Les flux d'importations via les États-Unis sont ainsi très fortement concentrés dans le port de Seattle (voir tableau 7.6). Celui-ci reçoit près de 70 % de la valeur totale des importations canadiennes. Le port voisin, Tacoma, est en deuxième place, recevant près de 9 % de la valeur totale. Au troisième rang, un autre port de la côte ouest, Oakland (Californie), reçoit 7 % de la valeur totale des importations canadiennes via les États-Unis.

Le port de New York, malgré son rôle majeur relativement aux importations canadiennes via la côte est américaine, ne reçoit que 7 % de la valeur totale de ces importations, soit près de dix fois moins que le port de Seattle. Les autres ports de la côte est ne regroupent qu'à peine 3 % de la valeur des importations canadiennes via les États-Unis.

En terme de tonnage importé au Canada via les États-Unis, il apparaît au tableau 7.6 que le total du tonnage importé via les ports américains de la côte est est légèrement plus important que celui de la côte ouest. L'explication de ce résultat réside dans la nature particulière des importations canadiennes reçues au port de Portland. Les produits pétroliers[5] étant exclus, Portland reçoit 52 millions de dollars d'importations canadiennes pour un tonnage très élevé de 247 milliers de tonnes. Ces importations sont composées de produits et matières chimiques[6] qui, bien que n'ayant pas été classés comme produits en vrac, ont toutefois une valeur moyenne par tonne les apparentant à des vracs (212 $ la tonne). Ainsi, si l'on exclut ces importations particulières de Portland du total reçu par les ports américains de l'Est, il apparaît que les ports de l'Est reçoivent près de 152 milliers de tonnes, soit moins de 29 % du tonnage total d'importations canadiennes reçues aux États-Unis (tonnage qui est alors de 523 milliers de tonnes).

Le calcul de la valeur moyenne à la tonne des importations reçues par les ports américains de l'Ouest et de l'Est fait ressortir une autre caractéristique de ces trafics. La valeur moyenne par tonne des importations canadiennes via l'Ouest américain est plus de quatre fois supérieure à celle des importations via l'Est des États-Unis. En effet, la moyenne est de 8 924 $ la tonne à l'Ouest contre 2 380 $ la tonne à l'Est. Hormis la différence très importante dans l'ampleur des trafics à l'Ouest et à l'Est, il ressort toutefois une différence très marquée en ce qui concerne la nature de ces trafics.

7.2.2 Provenances des trafics

La majeure partie des importations canadiennes acheminées via les ports américains proviennent d'Asie (près de 80 % de la valeur totale des importations canadiennes via les

Tableau 7.6

PRINCIPAUX PORTS AMÉRICAINS DE DÉCHARGEMENT
DES IMPORTATIONS CANADIENNES OUTRE-MER VIA LES ÉTATS-UNIS,
1982
(en millions de dollars américains et en milliers de tonnes métriques)

	Valeur				Tonnages			
Ports	Valeur	% total général	Rang	% de vrac**	Poids	% total général	Rang	% de vrac**
Est								
New York (New York)	296,7	7,0	4	0,5	101,3	13,1	3	0,6
Portland* (Maine)	52,4	1,2	7	0,0	247,0	32,0	2	0,0
Philadelphie (Pennsylvanie)	22,6	0,5	8	0,0	18,2	2,4	6	0,0
Gloucester (New Jersey)	12,9	0,3	10	0,0	10,3	1,3	8	0,0
Houston (Texas)	8,3	0,2	11	0,0	1,8	0,2	13	0,0
New Bedford (Massachusetts)	8,1	0,2	12	1,0	6,2	0,8	11	0,0
Camden (New Jersey)	5,7	0,1	14	0,0	10,5	1,4	7	0,0
Autres ports	7,5	0,2	..	..	3,3	0,4	..	..
Total, Est	414,2	9,7			398,7	51,7		
Ouest								
Seattle (Washington)	2 925,8	68,9	1	0,6	275,1	35,7	1	0,5
Tacoma (Washington)	375,1	8,8	2	27,2	50,5	6,6	4	32,5
Oakland (Californie)	319,7	7,5	3	0,3	23,3	3,0	5	0,3
San Francisco (Californie)	102,2	2,4	5	0,1	9,4	1,2	9	0,4
Los Angeles (Californie)	85,2	2,0	6	1,2	8,8	1,1	10	1,7
Long Beach (Californie)	16,1	0,4	9	0,8	3,4	0,4	12	1,2
Bellingham (Washington)	5,9	0,1	13	0,0	0,5	0,1	14	0,0
Autres ports	2,0	n.s.	..	..	1,1	0,1	..	..
Total, Ouest	3 832,0	90,3			372,0	48,3		
Total	4 246,2	100,0			770,7	100,0		
Portland/vrac (produits pétroliers)	1 298,8				4 890,8			
Total global	5 545,0				5 661,7			

* Sans les produits pétroliers.
** Indication au niveau de chacun des ports du pourcentage de marchandises généralement considérées comme étant chargées en vrac.

Remarque: n.s. = non significatif.
.. = n'ayant pas lieu d'être calculé.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

États-Unis) (voir tableau 7.7). L'Europe de l'Ouest est la deuxième zone de provenance avec un peu moins de 10 % de la valeur totale de ces importations, devant l'Afrique (moins de 7 %) et la zone Amérique centrale/Antilles et Amérique du Sud (moins de 4 %). Le tableau 6.8 présente les principaux pays d'origine des importations canadiennes via les États-Unis. L'importance de l'Asie est particulièrement dûe au Japon qui est le pays d'origine de plus de 40 % de la valeur totale des importations canadiennes via les ports américains. Quatre autres pays d'Asie (Hong-kong, Taiwan, Corée du Sud, Chine) sont l'origine de plus du tiers de la valeur des importations canadiennes acheminées via les ports américains. En fait, les sept pays asiatiques figurant au tableau 7.8 constituent ensemble l'origine de la quasi-totalité (98,5 %) des importations canadiennes d'Asie acheminées via les ports américains. Cinq pays d'Europe de l'Ouest (France, Allemagne de l'Ouest, Italie, Espagne, Royaume-Uni) sont l'origine d'un peu moins de 8 % de la valeur des importations canadiennes acheminées via les États-Unis mais représentent l'origine de près de 90 % de la valeur des importations canadiennes en provenance de l'Europe de l'Ouest.

Les importations canadiennes des pays d'Asie, via les États-Unis, sont presque totalement déchargées dans les ports américains de la côte du Pacifique, notamment en ce qui a trait aux importations via les États-Unis en provenance du Japon, de Hong-kong, de Taiwan, de la Corée du Sud et de la Chine. D'autre part, la majorité des importations via les États-Unis en provenance de France, d'Allemagne de l'Ouest et du Royaume-Uni, est reçue par les ports américains du Pacifique[7].

7.2.3 Les marchandises

Plus d'un quart de la valeur des importations canadiennes acheminées via les ports américains est constitué de produits semi-finis. Un autre quart est composé de produits finis divers. Les aliments, boissons et tabacs comptent pour plus de 20 % de la valeur totales de ces importations. Enfin, la machinerie et les équipements de transport (automobiles inclues) forment près de 20 % du montant des importations canadiennes via les ports des États-Unis.

Les aliments, boissons et tabacs et les produits chimiques sont les seuls groupes d'importations canadiennes dont la part reçue par les ports américains de l'Est est relativement importante. En effet, le cinquième de la valeur des importations via les États-Unis de produits alimentaires, boissons et tabacs et un peu plus du tiers des importations de produits chimiques détournées ont été déchargés dans les ports américains de l'Est.

Pour tous les groupes majeurs de produits importés au Canada via les États-Unis, la provenance principale est l'Asie (voir tableau 7.9), à l'exception notable des boissons et tabacs qui proviennent presque totalement de l'Europe de l'Ouest (voir

Tableau 7.7

ORIGINE DES IMPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES ACHEMINÉES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en millions de dollars américains)

Zones géographiques d'origine	Valeur	% du total
Europe de l'Ouest	416,7	9,82
Europe de l'Est	0,9	0,02
Moyen-Orient	2,2	0,05
Afrique	280,8	6,61
Asie	3 354,8	79,02
Océanie	27,9	0,66
Amérique du Sud	103,2	2,43
Amérique centrale et Antilles	56,9	1,34
Autres*	2,8	0,05
Total	4 246,2	100,0

* Saint-Pierre-et-Miquelon, Groenland.

Remarque: Les produits pétroliers ont été exclus.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 7.8

PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE DES IMPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES ACHEMINÉES VIA LES PORTS AMÉRICAINS, 1982
(en millions de dollars américains)

Pays d'origine	Valeur*	% du total	Répartition par districts côtiers sur 100	
			Est	Ouest
Japon	1 726,7	40,67	1,8	98,2
Honk-kong	517,9	12,20	0,8	99,2
Taiwan	500,4	11,79	1,4	98,6
Corée du Sud	327,3	7,71	0,5	99,5
Chine	117,1	2,76	1,4	98,6
France	100,6	2,37	25,5	74,5
Allemagne de l'Ouest	86,8	2,04	43,0	57,0
Singapour	82,0	1,93	13,3	86,7
Italie	65,4	1,54	91,5	8,5
Espagne	49,1	1,16	96,3	3,7
Grande-Bretagne	35,9	0,85	12,5	87,5
Philippines	33,1	0,78	24,8	75,2
Pays-Bas	32,5	0,77	63,9	36,1
Pérou	31,4	0,74	0,7	99,3
Trinidad et Tobago	22,2	0,52	100,0	0,0
Venezuela	21,7	0,51	100,0	0,0
Autres pays	496,1	11,66	22,1	77,9
Total	4 246,2	100,0	9,7	90,3

* Les produits pétroliers ont été exclus.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 7.9

DISTRIBUTION PAR GROUPE MAJEUR DE MARCHANDISES DES IMPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES ACHEMINÉES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982

Groupes majeurs de marchandises	Principales zones de provenance				Valeur totale			Localisation portuaire aux États-Unis	
	Asie (%)	Europe de l'Ouest (%)	Afrique (%)	Autres origines (%)	%	x 100 000 $ américaine	% total	Est	Ouest
0 Aliments	75,3	12,9	2,9	8,9	100,0	680,7	16,0	22,3	77,7
1 Boissons et tabacs	3,2	91,3	0,5	5,0	100,0	222,7	5,2	21,0	79,0
2 Matières brutes non comestibles	27,4	2,6	61,2	8,8	100,0	166,2	3,9	8,4	91,6
3 Combustibles minéraux lubrifiants et apparentés (pétrole exclu)	n.s.	0,0	0,0	0,0		n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
4 Huiles et graisses	10,8	88,3	0,0	0,9	100,0	4,1	0,1	5,9	94,1
5 Produits chimiques et apparentés	63,2	6,5	0,4	29,9	100,0	177,6	4,2	36,2	63,8
6 Produits manufacturés (semi-finis)	77,7	3,9	14,1	4,3	100,0	1 105,1	26,0	5,4	94,6
7 Machinerie et équipement de transport	96,4	2,9	0,3	0,4	100,0	476,3	11,2	5,3	94,7
78 Automobiles	95,2	4,7	n.s.	0,1	100,0	356,3	8,4	4,7	95,3
8 Produits finis divers	96,5	3,1	n.s.	0,4	100,0	1 056,1	24,9	3,3	96,7
9 Autres	81,7	0,0	0,0	18,3	100,0	1,0	n.s.	18,9	81,1
Total	79,0	9,8	6,6	4,6	100,0	4 246,2	100,0	9,7	90,3
33 Produits pétroliers	n.s.	6,6	2,4	91,0*	100,0	1 299,5		100,0	0,0
Total global	60,5	9,1	5,6	24,8	100,0	5 545,0		30,9	69,1

* Ce pétrole provient essentiellement du Venezuela, du Mexique et des Caraïbes.

Remarque: n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

tableau G-6 de l'appendice G) et des matières brutes non comestibles, provenant majoritairement d'Afrique.

D'une manière globale, il ressort que les importations outre-mer canadiennes acheminées via les États-Unis sont composées de marchandises de valeur unitaire très élevée, provenant principalement d'Asie et déchargées en grande majorité sur la côte du Pacifique (Seattle-Tacoma). Le détail de la composition des importations via les États-Unis en provenance d'Asie confirme les données globales sur la nature de ces trafics (voir tableau G-5 de l'appendice G). Ces importations sont essentiellement constituées de produits finis, d'automobiles et de machineries diverses. La constatation selon laquelle les importations canadiennes via les États-Unis sont essentiellement des marchandises générales de haute valeur unitaire est confirmée par le type de services maritimes impliqués dans l'acheminement aux ports américains (voir tableau 7.10).

En effet, 90 % des importations outre-mer canadiennes ont été transportés vers les États-Unis en services de ligne régulière[8]. L'importance des importations outre-mer canadiennes en services de ligne dans les ports californiens est à souligner: 515 millions de dollars pour 45,3 milliers de tonnes.

Un dernier point à souligner concerne les importations canadiennes transportées en services affrétés vers les États-Unis. Malgré leur importance assez faible en termes de valeur, par rapport au total des importations détournées, on remarque toutefois que plus de 300 millions de dollars d'importations canadiennes sont transportés en services tramps vers les ports du Pacifique Nord, pour un tonnage de 43 milliers de tonnes. Ces trafics sont particuliers notamment en raison de la valeur moyenne très élevée par tonne (6 987 $ la tonne). La recherche du détail de la composition de ce trafic et du port de déchargement a montré qu'il s'agit essentiellement de deux types de marchandises, à savoir certains minerais métallifères et des métaux non ferreux dont le déchargement s'est effectué principalement à Tacoma.

Tableau 7.10

IMPORTATIONS OUTRE-MER CANADIENNES ACHEMINÉES VIA LES ÉTATS-UNIS SELON LE TYPE DE SERVICES MARITIMES ET LES ZONES PORTUAIRES AMÉRICAINES, 1982
(en millions de dollars américains et en milliers de tonnes métriques)

Localisation	Services de ligne		Tramping		Pétroliers*		Total	
	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage
Est								
Atlantique Nord	310,2	115,8	38,6	32,6	53,2	247,3	402,0	395,7
Atlantique Sud	0,6	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,9	0,3
Golfe	4,5	1,5	6,7	1,3	n.s.	n.s.	11,3	2,8
Grands Lacs	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	0,0	0,0	n.s.	n.s.
Total, Est	315,3	117,5	45,6	33,9	53,2	247,3	414,2	398,7
Ouest								
Pacifique Nord	3 005,7	283,0	301,7	43,2	0,0	0,0	3 307,4	326,2
Pacifique Sud	515,1	44,3	9,5	1,5	0,0	0,0	524,6	45,7
Total, Ouest	3 520,8	327,3	311,2	44,6	0,0	0,0	3 832,0	372,0
Total	3 836,1	444,8	356,9	78,7	53,2	247,3	4 246,2	770,7

* Les importations de pétrole via Portland ont été exclues.

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.
n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

RENVOIS

[1] La côte est des États-Unis est définie à l'appendice A.

[2] Ces exportations (40 millions de dollars) sont particulières puisqu'il s'agit à 100 % de vrac, ce qui explique le tonnage très important enregistré dans ce port (202 milliers de tonnes). Ce tonnage est le second en importance, mais de par sa nature, il n'est pas comparable aux autres résultats car la part des vracs canadiens acheminés dans les autres ports est très faible.

[3] Japon, Corée du Sud, Taiwan, Indonésie, Hong-kong, Thaïlande, Philippines, Singapour et Malaisie.

[4] Les groupes majeurs de marchandises sont définis à l'appendice B.

[5] Ce port reçoit, à destination du Canada, 4,9 millions de tonnes de pétrole pour une valeur de 1,3 milliard de dollars. Ce montant et ce tonnage sont inscrits au tableau 7.6 mais ne doivent pas être compris dans le détournement.

[6] N° 59 de la classification A: Produits chimiques divers non dénommés ailleurs (voir appendice B).

[7] Ce phénomène peut paraître surprenant; il peut toutefois s'expliquer par le fait que le détournement des marchandises en provenance de ces pays étant faible via l'Est des États-Unis, la part du détournement via l'Ouest ressort d'autant plus. Il ne faudrait pas conclure, en effet, que les marchandises provenant d'Europe sont fortement détournées via Seattle. La grande majorité des trafics sur ces provenances rejoignent directement le Canada. Par ailleurs, le détournement des trafics américains via le Canada est très majoritairement à destination et en provenance de l'Europe et implique, dans 90 % des cas, les ports de l'Est du Canada.

[8] Ce calcul exclut les produits chimiques acheminés en navire citerne à Portland (Maine) (53 millions de dollars pour 246 milliers de tonnes).

Chapitre 8

LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE OUTRE-MER AMÉRICAIN VIA LE CANADA

Ce chapitre a pour objectif de caractériser les trafics outre-mer américains acheminés via le Canada en 1982, à l'exportation comme à l'importation. Il s'agit de dégager quels sont les points d'entrée et de sortie de ces trafics, les destinations et les provenances outre-mer ainsi que les types de marchandises impliquées. Ce chapitre est ainsi la contrepartie du chapitre précédent.

8.1 Les exportations outre-mer américaines via le Canada

8.1.1 Districts douaniers d'enregistrement

Dans le chapitre précédent, les ports de chargement et de déchargement américains des trafics canadiens acheminés via les États-Unis ont été présentés. En raison de la nature des données, il n'est pas possible de présenter dans cette section, de façon similaire les ports canadiens de chargement et de déchargement des trafics américains acheminés via le Canada. Cette contrainte des données (expliquée au chapitre 3) implique que l'on doit plutôt présenter les données en termes des districts douaniers américains. À l'exportation, le district douanier d'enregistrement correspond au point de sortie des États-Unis des trafics outre-mer acheminés via le Canada. Il s'agit, en fait, du poste douanier américain où l'exportation a été enregistrée avant de rentrer au Canada. Ainsi, cette section vise à présenter les points de passage vers le Canada des exportations américaines détournées.

En 1982, près des deux tiers de la valeur des exportations américaines expédiées outre-mer via le Canada ont été enregistrés dans les postes douaniers du district de Detroit dans l'État du Michigan (voir tableau 8.1). Cette prédominance du district de Detroit comme "porte d'entrée" au Canada n'est pas nouvelle puisque de 1976 à 1980[1], Detroit a toujours occupé cette première place. Le district d'Ogdensburg dans l'État de New York, dont les postes douaniers sont limitrophes de l'Ontario et du Québec, est le second en importance avec 13 % de la valeur des exportations outre-mer américaines expédiées via le Canada. Les quatre autres districts de l'Est comptent globalement pour près de 12 % de la valeur totale des exportations outre-mer américaines via le Canada. La majeure partie des trafics se trouveraient à entrer au Canada via l'Ontario.

Seulement 10 % de la valeur des exportations américaines expédiées via le Canada ont été enregistrés à

Tableau 8.1

DISTRICTS DOUANIERS D'ENREGISTREMENT ET DESTINATIONS OUTRE-MER
DES EXPORTATIONS DES ÉTATS-UNIS EXPÉDIÉES VIA LE CANADA,
1982
(en millions de dollars américains)

Districts douaniers	Europe de l'Ouest			Europe de l'Est			Asie			Autres destinations			Valeur totale		
	En valeur	En pourcentage Dist.	En pourcentage Dest.	En valeur	En pourcentage Dist.	En pourcentage Dest.	En valeur	En pourcentage Dist.	En pourcentage Dest.	En valeur	En pourcentage Dist.	En pourcentage Dest.	En valeur	En pourcentage Dist.	En pourcentage Dest.
Est															
Detroit (Michigan)	1 108,2	70,8	87,3	131,7	50,6	10,4	7,0	8,9	0,5	22,5	34,1	1,8	1 269,4	64,5	100,0
Ogdensburg (New York)	193,3	12,4	75,6	45,4	17,4	17,8	4,9	6,2	1,9	12,0	18,2	4,7	255,6	13,0	100,0
Buffalo (New York)	73,9	4,7	65,9	16,8	6,5	15,0	9,2	11,7	8,2	12,2	18,5	10,9	112,1	5,7	100,0
St. Albans (Vermont)	80,0	5,1	93,0	2,5	1,0	2,9	2,0	2,5	2,3	1,5	2,3	1,7	86,0	4,4	100,0
Portland (Maine)	6,5	0,4	27,3	1,7	0,6	7,1	13,0	16,5	54,6	2,6	3,9	10,9	23,8	1,2	100,0
Duluth (Minnesota)	0,0	0,0	0,0	12,8	4,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8	0,6	100,0
Total, districts de l'Est	1 461,9	93,6	83,1	211,0	81,0	12,0	36,1	45,9	2,0	50,7	76,8	2,9	1 759,7	89,4	100,0
Ouest															
Seattle (Washington)	87,0	5,6	47,7	47,2	18,1	25,9	38,3	48,7	21,0	9,9	15,0	5,4	182,6	9,2	100,0
Pembina (Dakota du Nord)	14,3	0,9	56,7	2,1	0,8	8,3	4,2	5,3	16,7	4,6	7,0	18,3	25,2	1,3	100,0
Great Falls (Montana)	1,3	0,1	61,9	0,0	0,0	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	0,8	1,2	38,1	2,1	0,1	100,0
Total, districts de l'Ouest	102,5	6,6	48,9	49,4	18,9	23,5	42,5	54,1	20,3	15,4	23,3	7,3	209,8	10,6	100,0
Total global	1 564,5	100,0	79,4	260,3	100,0	13,2	78,6	100,0	4,0	66,0	100,0	3,3	1 969,4	100,0	100,0

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

l'Ouest, essentiellement dans le district de Seattle (Washington), frontalier de la Colombie-Britannique.

8.1.2 Destinations des trafics

Le tableau 8.2 résume la répartition des exportations outre-mer américaines expédiées via le Canada, suivant neuf zones géographiques de destination. Près de 80 % de ces exportations sont destinés aux pays de l'Europe de l'Ouest[2]. Cette destination est de loin la dominante, puisque les exportations vers l'Europe de l'Est[3], deuxième ensemble de destination, en représentent 13 %, soit six fois moins. Les pays d'Asie composent l'essentiel des exportations américaines expédiées via le Canada hors des deux zones européennes.

La très grande majorité des exportations américaines passant par le Canada et destinées à l'Europe de l'Ouest a été enregistrée dans les districts douaniers de l'Est des États-Unis (voir tableau 8.2). À lui seul, le district de Detroit (Michigan) a enregistré plus de 70 % des exportations totales américaines passant par le Canada, à destination de l'Europe de l'Ouest (voir tableau 8.1). Les quatre autres districts de l'Est (Ogdensburg, Buffalo, St. Albans, Portland) ont enregistré ensemble près du quart de la valeur de ces exportations vers l'Europe de l'Ouest. Une observation intéressante se dégageant des statistiques de 1982 est que près de la moitié de la valeur du trafic américain passant par la côte ouest du Canada est destinée à l'Europe de l'Ouest. Toutefois, ces trafics représentent moins de 7 % de la valeur des exportations américaines via le Canada vers l'Europe de l'Ouest.

Les exportations américaines destinées à l'Europe de l'Est et passant par le Canada sont aussi majoritairement enregistrées dans les districts douaniers de l'Est des États-Unis (voir tableau 8.2). Cependant, près de 20 % de la valeur de ces trafics sont enregistrés à l'Ouest dans les districts de Seattle (Washington) et de Pembina (Dakota du Nord). L'analyse par pays montre que ce trafic "ouest" est essentiellement destiné à l'URSS (voir tableau 8.3).

Les exportations américaines via le Canada destinées à l'Asie sont majoritairement enregistrée dans les districts de l'Ouest. L'Asie est la seule destination présentant cette caractéristique. Il s'agit toutefois d'un ensemble d'exportations assez faible. Pour tous les autres ensembles de destinations, la majorité des exportations sortent des États-Unis par les districts de l'Est[4].

Le tableau 8.3 indique les quinze pays principaux de destination des exportations américaines passant par le Canada. Sur ces quinze pays, onze sont des pays de l'Europe de l'Ouest. Le Royaume-Uni est le premier pays de destination avec un peu plus du quart de la valeur totale des exportations américaines

Tableau 8.2

DESTINATION DES EXPORTATIONS OUTRE-MER DES ÉTATS-UNIS
EXPÉDIÉES VIA LE CANADA,
1982

Zones géographiques de destination	Districts douaniers - Est			Districts douaniers - Ouest			Total		
	Valeur*	% total	% toutes destinations	Valeur*	% total	% toutes destinations	Valeur*	% total	% toutes destinations
Europe de l'Ouest	1 461,9	93,4	83,1	102,5	6,6	48,9	1 564,5	100	79,4
Europe de l'Est	211,0	81,0	12,0	49,4	19,0	23,5	260,3	100	13,2
Moyen-Orient	9,9	81,0	0,6	2,4	19,0	1,1	12,2	100	0,6
Afrique	20,4	99,0	1,2	0,3	1,0	0,1	20,7	100	1,0
Asie	36,1	46,0	2,0	42,5	54,0	20,3	78,6	100	4,0
Océanie	11,7	54,7	0,7	9,6	45,3	4,6	21,3	100	1,1
Amérique du Sud	6,9	71,6	0,4	2,7	28,4	1,3	9,6	100	0,5
Amérique centrale et Antilles	1,7	95,6	0,1	0,1	4,4	n.s.	1,7	100	0,1
Autres**	0,1	38,1	n.s.	0,2	61,9	0,1	0,4	100	n.s.
Total	1 759,7		100,0	209,8		100,0	1 969,4		100,0

* En millions de dollars américains.
** Saint-Pierre-et-Miquelon, Groenland.

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 8.3

PRINCIPAUX PAYS DE DESTINATION DES EXPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES VIA LE CANADA, 1982

Pays de destination	Valeur*	Pourcentage	Répartition par districts sur 100	
			Est	Ouest
Royaume-Uni	506,0	25,70	94,5	5,5
Belgique et Luxembourg	287,8	14,62	95,4	4,6
URSS	233,2	11,84	79,2	20,8
Allemagne de l'Ouest	233,2	11,84	96,0	4,0
France	177,9	9,03	94,9	5,1
Pays-Bas	159,8	8,11	85,0	15,0
Japon	57,5	2,92	39,2	60,8
Italie	56,2	2,85	90,1	9,9
Suisse	36,8	1,87	96,2	3,8
Suède	22,9	1,16	94,1	5,9
Espagne	18,8	0,96	69,4	30,6
Irlande	18,2	0,92	89,9	10,1
Afrique du Sud	17,2	0,88	98,9	1,1
Australie	16,3	0,83	49,0	51,0
Danemark	14,6	0,74	84,7	15,3
Autres pays	112,9	5,73	85,3	14,7
Total	1 759,7	100,00	89,4	10,6

* En millions de dollars américains.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

via le Canada (soit un demi-milliard de dollars). La Belgique (et le Luxembourg), l'Allemagne de l'Ouest et la France sont ensemble les destinations de plus du tiers de la valeur des exportations américaines via le Canada. Hors l'Europe de l'Ouest, l'URSS est le principal pays de destination. Il est intéressant de constater qu'en 1979, ce phénomène était quasi inexistant[5]. En 1982, l'URSS devient le troisième pays de destination après le Royaume-Uni et la Belgique (et le Luxembourg), comptant pour près de 12 % de la valeur des exportations américaines expédiées via le Canada.

Vers chacun des pays de destination de l'Europe de l'Ouest, généralement plus de 90 % de la valeur des exportations américaines acheminées via le Canada sont enregistrés dans les districts de l'Est des États-Unis. Par contre, plus de 20 % des exportations américaines via le Canada vers l'URSS, 60 % vers le Japon et 50 % vers l'Australie sont enregistrés aux sorties ouest des États-Unis.

8.1.3 Les marchandises

La distribution par groupe majeur de marchandises[6] des exportations américaines via le Canada est présentée au tableau 8.4. La machinerie et les équipements de transport (sauf automobiles) constituent le groupe de marchandises le plus important, soit un peu plus du tiers de la valeur totale des exportations américaines via le Canada. D'autre part, un peu plus de la moitié de la valeur totale est constituée des produits de cinq groupes majeurs de marchandises, d'importance relative presque égale, soient: les produits finis, les automobiles, les produits semi-finis, les produits chimiques et les matières brutes.

Globalement, la part importante des produits finis et semi-finis (groupes 6, 7 et 8) indique que les exportations américaines via le Canada sont essentiellement des marchandises générales de valeur unitaire importante et "conteneurisables". Le détail de la composition des deux principaux trafics que sont l'Europe de l'Ouest (voir tableau G-7 de l'appendice G) et l'Europe de l'Est (voir tableau G-8 de l'appendice G) confirme cette indication. Les véhicules routiers et la machinerie industrielle constituent une part très importante de la valeur des flux de marchandises via le Canada sur ces destinations.

La répartition suivant les grandes zones de destination est uniforme: quel que soit le groupe majeur de marchandises, l'Europe de l'Ouest est toujours la destination principale (voir tableau 8.4). Il est à remarquer toutefois que presque le quart de la valeur des exportations américaines d'automobiles et de machinerie et équipements de transport expédiés via le Canada est destiné à l'Europe de l'Est.

Tableau 8.4

DESTINATIONS PRINCIPALES, VALEUR ET DISTRICTS DE SORTIE
PAR GROUPE MAJEUR DES EXPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES EXPÉDIÉES VIA LE CANADA,
1982

Groupes majeurs de marchandises	Destinations				Valeur totale			Districts de sortie des États-Unis sur 100	
	Europe de l'Ouest	Europe de l'Est	Asie	Autres destinations	%	Millions de dollars*	% total	Est	Ouest
	%	%	%	%					
0 Aliments/animaux vivants	94,3	0,5	2,2	3,0	100	147,5	7,5	77,5	22,5
1 Boissons et tabacs	82,9	4,7	0,0	12,4	100	1,5	0,1	100,0	0,0
2 Matières brutes non comestibles	81,4	8,7	7,7	2,2	100	229,2	11,6	84,6	15,4
3 Combustibles minéraux, lubrifiants et apparentés	64,7	16,3	18,3	0,7	100	20,9	1,1	32,6	67,4
4 Huiles/graisses	84,4	0,0	0,0	15,6	100	0,9	0,0	93,5	6,5
5 Produits chimiques et apparentés	91,8	4,4	1,4	2,4	100	211,6	10,7	98,7	1,3
6 Produits manufacturés (semi-finis)	72,6	7,9	14,3	5,2	100	212,4	10,8	84,4	15,6
7 Machinerie et équipements de transport	70,8	22,9	2,3	3,8	100	669,0	34,0	90,0	10,0
78 Automobiles	74,8	24,1	0,5	0,6	100	220,0	11,2	97,4	2,6
8 Produits finis divers	92,3	1,5	1,0	5,2	100	256,4	13,0	92,8	7,2
9 Autres						n.s.	n.s.		
Total	79,4	13,2	4,0	3,3	100	1 969,4	100,0	89,4	10,6

* En dollars américains.

Remarques: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.
n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

8.2 Les importations outre-mer américaines via le Canada

8.2.1 Districts douaniers d'enregistrement

Le district douanier d'enregistrement des importations américaines d'outre-mer correspond au lieu intérieur le plus éloigné connu. Il ne s'agit pas nécessairement du point d'entrée aux États-Unis ni du point de destination finale, mais du poste douanier d'enregistrement de ces importations à l'intérieur des États-Unis. Malgré le fait que ces districts ne permettent pas d'identifier aussi précisemment qu'on le souhaiterait la route des marchandises, comme c'est le cas à l'exportation, les districts douaniers d'enregistrement des importations fournissent une indication satisfaisante des zones américaines de destinations des importations détournées via le Canada (voir chapitre 3).

Les trois districts du Centre-Ouest, soit Chicago (Illinois), Detroit (Michigan) et Milwaukee (Wisconsin), ont englobé en 1982 plus de la moitié de la valeur totale des importations américaines via le Canada (voir tableau 8.5). Les districts de l'État de New York, Buffalo, Ogdensburg et la ville de New York ont enregistré près de 30 % de la valeur des importations américaines acheminées via le Canada. Les autres districts de l'Est[7] enregistraient ensemble près de 13 % de la valeur totale des importations via le Canada. Il ressort ainsi que 94 % des importations américaines détournées via le Canada ont probablement été déchargées dans les ports canadiens de l'Est.

La part enregistrée dans les districts de l'Ouest des États-Unis est faible, soit moins de 6 % de l'ensemble. Le district de Seattle est le premier à l'Ouest, mais la valeur des importations américaines détournées via le Canada et enregistrées dans ce district limitrophe de la Colombie-Britannique ne représente qu'un peu plus de 4 % du total.

Ces constatations selon lesquelles les importations américaines détournées sont en grande majorité dirigées vers les États américains des Grands Lacs ne sont pas propres à l'année 1982. En fait, depuis 1976, première année pour laquelle des données américaines sont publiées sur ce sujet, les districts de Chicago et de Detroit ont toujours été les deux districts d'enregistrement les plus importants. Le district de Seattle n'a jamais enregistré plus de 3 % de la valeur des importations américaines détournées.

8.2.2 Provenances des trafics

L'Europe de l'Ouest est de loin la première provenance des importations américaines acheminées par le Canada. Près de 81 % de la valeur totale de ces importations proviennent des pays de cette zone géographique. Pour une valeur d'importation dix

Tableau 8.5

DISTRICTS DOUANIERS D'ENREGISTREMENT ET ORIGINE OUTRE-MER
DES IMPORTATIONS AMÉRICAINES ACHEMINÉES VIA LE CANADA,
1982
(en millions de dollars américains)

	Europe de l'Ouest			Asie			Autres provenances			Valeur totale		
		En pourcentage			En pourcentage			En pourcentage			En pourcentage	
Districts douaniers	En valeur	Dist.	Orig.	En valeur	Dist.	Orig.	En valeur	Dist.	Orig.	En valeur	Dist.	Orig.
Est												
Chicago (Illinois)	482,6	28,2	95,5	8,2	3,8	1,6	14,6	7,5	2,9	505,5	23,9	100
Detroit (Michigan)	285,8	16,7	71,0	32,6	15,3	8,1	84,3	43,5	20,9	402,7	19,0	100
New York (New York)	144,5	8,4	65,2	49,1	23,1	22,1	28,1	14,5	12,7	221,7	10,5	100
Ogdensburg (New York)	184,6	10,8	83,3	20,8	9,7	9,4	16,1	8,3	7,3	221,5	10,5	100
Milwaukee (Wisconsin)	207,9	12,1	99,5	0,5	0,2	0,2	0,6	0,3	0,3	209,1	9,9	100
Buffalo (New York)	122,4	7,1	73,1	28,9	13,5	17,3	16,1	8,3	9,6	167,5	7,9	100
Cleveland (Ohio)	54,8	3,2	92,7	2,0	0,9	3,4	2,3	1,2	3,9	59,1	2,8	100
Minneapolis (Minnesota)	55,8	3,3	97,8	0,6	0,3	1,0	0,7	0,4	1,2	57,1	2,7	100
Boston (Massachusetts)	38,9	2,3	80,9	4,4	2,1	9,1	4,8	2,5	10,0	48,1	2,3	100
Autres districts	75,4	4,4	71,6	10,5	4,9	10,0	19,4	10,0	18,4	105,3	5,0	100
Total, districts de l'Est	1 652,9	96,6	82,7	157,6	73,8	7,9	186,9	96,5	9,4	1 997,6	94,3	100
Ouest												
Seattle (Washington)	45,3	2,6	48,0	43,9	20,5	46,6	5,1	2,6	5,4	94,2	4,4	100
Great Falls (Montana)	6,6	0,4	38,4	9,8	4,6	57,0	0,8	0,4	4,6	17,2	0,8	100
Autres districts	6,3	0,4	69,2	2,2	1,0	24,2	0,6	0,3	6,6	9,1	0,4	100
Total, districts de l'Ouest	58,1	3,4	48,2	55,9	26,2	46,4	6,5	3,4	5,4	120,6	5,7	100
Total global	1 711,0	100,0	80,8	213,6	100,0	10,1	193,6	100,0	9,1	2 118,2	100,0	100

Remarque: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

fois moins importante, l'Asie est la seconde zone de provenance. L'Afrique est au troisième rang avec moins de 4 % de la valeur totale (voir tableau 8.6).

La quasi-totalité des importations américaines de l'Europe de l'Ouest via le Canada ont été enregistrées dans les districts douaniers de l'Est, dont plus des deux tiers dans les districts de Chicago, Detroit, Ogdensburg et Milwaukee et environ 10 % dans les districts des villes de New York et de Boston (voir tableau 8.5). Les importations américaines via le Canada en provenance d'Asie ont été enregistrées pour près des trois quarts de leur valeur dans les districts de l'Est (dont près d'un quart dans le district de la ville de New York). Enfin, les importations d'autres provenances ont été dédouanées en quasi-totalité à l'Est, principalement dans les districts de Detroit et de la ville de New York.

Le tableau 8.7 indique les quinze principaux pays de provenance des trafics américains acheminée via le Canada. Plus du quart des importations américaines via le Canada proviennent du Royaume-Uni. L'Allemagne de l'Ouest et la France se classent aux deuxième et troisième rangs et représentent ensemble la provenance du tiers de la valeur des importations américaines acheminées par le Canada. Les neuf autres pays de l'Europe de l'Ouest (pays du Benelux, Italie, Suisse, Irlande, Suède, Espagne, Danemark) constituent la provenance d'un peu plus de 20 % de la valeur des importations américaines via le Canada. Hors l'Europe de l'Ouest, le Japon est la principale provenance avec 5,5 % des importations américaines via le Canada.

Généralement, plus de 95 % de la valeur des marchandises en provenance des pays d'Europe de l'Ouest via le Canada sont enregistrés dans les districts de l'Est des États-Unis. Même pour les deux principaux pays de provenance asiatique (le Japon et la Corée du Sud), respectivement les deux tiers et les trois quarts des importations via le Canada sont enregistrés à l'Est.

8.2.3 Les marchandises

Le tableau 8.8 indique la composition des importations américaines via le Canada selon les groupes majeurs de marchandises[8]. La machinerie et les équipements de transport (sauf les automobiles) constituent le groupe de marchandises le plus important, soit plus du quart de la valeur totale des importations américaines via le Canada. Les produits semi-finis viennent au second rang avec un peu plus de 20 % de la valeur totale. Près de 16 % de la valeur des importations américaines via le Canada sont des produits chimiques, soit le troisième groupe de marchandises en importance. Les quatrième et cinquième valeurs d'importations, soient les produits finis divers et les automobiles, forment ensemble plus de 22 % de la valeur du flux d'importations américaines transitant via le Canada.

Tableau 8.6

ORIGINE DES IMPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES ACHEMINÉES VIA LE CANADA, 1982
(en millions de dollars américains)

Zones géographiques d'origine	Districts douaniers - Est			Districts douaniers - Ouest			Total		
	Valeur	% total	% toutes destinations	Valeur	% total	% toutes destinations	Valeur	% total	% toutes destinations
Europe de l'Ouest	1 652,9	96,6	82,7	58,1	3,4	48,2	1 711,0	100	80,8
Europe de l'Est	50,0	98,6	2,5	0,7	1,4	0,6	50,7	100	2,4
Moyen-Orient	4,6	98,2	0,2	0,1	1,8	0,1	4,7	100	0,2
Afrique	73,7	98,8	3,7	0,9	1,2	0,7	74,6	100	3,5
Asie	157,6	73,8	7,9	55,9	26,2	46,3	213,6	100	10,1
Océanie	23,8	90,8	1,2	2,4	9,2	2,0	26,3	100	1,2
Amérique du Sud	17,9	89,0	0,9	2,2	11,0	1,8	20,1	100	0,9
Amérique centrale et Antilles	12,2	98,7	0,6	0,2	1,3	0,2	12,4	100	0,6
Autres*	4,8	100,0	0,2	0,0	0,0	0,0	4,8	100	0,2
Toutes destinations	1 997,6	94,3	100,0	120,6	5,7	100,0	2 118,2	100	100,0

* Saint-Pierre-et-Miquelon, Groenland.

Remarque: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre exactement aux totaux.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 8.7

PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE DES IMPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES ACHEMINÉES VIA LE CANADA, 1982
(en millions de dollars américains)

Pays d'origine	Valeur	Pourcentage	Répartition par districts sur 100	
			Est	Ouest
Royaume-Uni	532,6	25,14	95,8	4,2
Allemagne de l'Ouest	450,0	21,25	96,8	3,2
France	258,2	12,19	97,2	2,8
Japon	117,5	5,55	64,7	35,3
Belgique et Luxembourg	110,2	5,21	99,2	0,8
Pays-Bas	75,3	3,55	97,4	2,6
Italie	66,5	3,14	96,4	3,6
Afrique du Sud	62,1	2,93	98,7	1,3
Suisse	56,0	2,64	97,9	2,1
Irlande	48,8	2,30	99,9	0,1
Suède	30,9	1,46	96,1	3,9
Pologne	28,7	1,36	99,5	0,5
Espagne	23,1	1,09	86,3	13,7
Danemark	22,8	1,07	98,2	1,8
Corée du Sud	22,0	1,04	72,5	27,5
Autres	213,6	10,08	92,2	7,8
Total	2 118,2	100,00	94,3	5,7

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau 8.8

DISTRIBUTION PAR GROUPE MAJEUR DE MARCHANDISES
DES IMPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES VIA LE CANADA,
1982

Groupes majeurs de marchandises	Origines			Valeur totale			Districts d'enregistrement aux États-Unis sur 100	
	Europe de l'Ouest	Asie	Autres origines	%	Millions de dollars*	% total	Est	Ouest
	%	%	%					
0 Aliments	52,5	10,8	36,7	100	96,5	4,6	95,4	4,6
1 Boissons et tabacs	92,5	0,0	7,5	100	142,3	6,7	99,1	0,9
2 Matières brutes non comestibles	69,2	10,3	20,5	100	55,7	2,6	93,5	6,5
3 Combustibles minéraux lubrifiants et apparentés	98,5	0,0	1,5	100	0,6	0,0	99,6	0,4
4 Huiles et graisses	76,5	20,7	2,8	100	0,9	0,0	74,2	25,8
5 Produits chimiques et apparentés	76,9	1,5	21,6	100	332,3	15,7	99,1	0,9
6 Produits manufacturés (semi-finis)	75,9	16,5	7,6	100	433,6	20,5	88,0	12,0
7 Machinerie et équipement de transport	87,7	10,0	2,3	100	582,2	27,5	96,1	3,9
78 Automobiles	94,2	5,2	0,6	100	221,7	10,5	92,9	7,1
8 Produits finis divers	72,9	20,3	6,8	100	248,6	11,7	97,7	2,3
9 Autres	93,9	2,1	4,0	100	3,8	0,2	99,8	0,2
Total	80,8	10,1	9,1	100	2 118,2	100,0	94,3	5,7

* En dollars américains.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Il apparaît que comme pour les exportations, les importations américaines passant par le Canada se composent d'un ensemble de marchandises générales de valeur unitaire élevée (importance de la machinerie, des produits finis, des automobiles) et généralement "conteneurisables". Le détail de la composition des trafics en provenance de l'Europe de l'Ouest (voir tableau G-9 de l'appendice G) et d'Asie (voir tableau G-10 de l'appendice G) précise cette constatation.

La répartition suivant les grandes zones de provenance (voir tableau 8.8) montre que pour tous les groupes de marchandises, la principale provenance est l'Europe de l'Ouest. Toutefois, il faut noter que plus de 20 % de la valeur des produits finis divers, près de 17 % des produits manufacturés et 10 % de la machinerie importée aux États-Unis via le Canada proviennent d'Asie. D'autre part, plus du tiers de la valeur des produits alimentaires provient de pays autres que ceux de l'Europe de l'Ouest et d'Asie.

RENVOIS

[1] U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, Maritime Administration, U.S. Exports and Imports Transshipped via Canadian Ports, 1981, p. 3 et 1982, p. 3.

[2] Voir en appendice la liste des pays par zone géographique.

[3] URSS comprise.

[4] Voir la liste des districts, appendice C.

[5] U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, Maritime Administration, U.S. Exports and Imports Transshipped via Canadian Ports, 1981, p. 6 et 1982, p. 6.

[6] Les groupes majeurs de marchandises sont définis à l'appendice B.

[7] Voir liste de l'appendice D.

[8] Les groupes majeurs de marchandises sont définis à l'appendice B.

Chapitre 9

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION SUR LES PHÉNOMÈNES DE DÉTOURNEMENT

Les chapitres précédents ont porté, d'une part, sur l'ampleur et l'orientation des trafics détournés canadiens et américains et, d'autre part, sur la comparaison entre ces deux trafics. Au delà de cette présentation statistique visant à fournir des données factuelles, le but du présent chapitre est de proposer quelques éléments de réflexion et d'analyse propres à mieux définir le phénomène des détournements de trafics. Les prochaines sections distingueront différentes approches possibles face à l'analyse des détournements et dégageront certaines caractéristiques de ces approches, en présentant les paramètres généraux qui sont en jeu.

9.1 Différentes approches à l'analyse des détournements

Les itinéraires suivant lesquels les marchandises sont internationalement acheminées dépendent de la localisation ultime du vendeur et de l'acheteur. Cette affirmation sommaire est suffisante pour tracer une carte simple des flux d'acheminement au niveau mondial. Par contre, elle tend à simplifier la réalité complexe des infrastructures et des réseaux mise en oeuvre pour le transport des marchandises. L'étude des détournements de trafics montre en effet que pour une même destination finale des marchandises, les circuits et les moyens d'expédition peuvent être multiples. Un pas supplémentaire dans la compréhension des circuits d'acheminement consiste donc à rechercher, au sein des organisations et des moyens qui constituent le système de transport international des marchandises, quels sont les principes d'action, les stratégies qui déterminent les itinéraires selon lesquels sont orientés les trafics engendrés par le commerce international.

Le système de transport international océanique est souvent décrit en terme de nombreux secteurs d'activité[1]. On distingue les industries directement impliquées dans le transport des cargaisons (transporteurs maritimes et terrestres), les secteurs d'activité dits de support au transport (ports, manutention, transitaires, etc.) et enfin les institutions comme les agences ou ministères gouvernementaux, les organismes internationaux, les syndicats qui, de par leurs activités, conditionnent l'activité des transporteurs et des personnes offrant des services connexes. Il ressort de cette description que ces intervenants sont tous impliqués dans l'activité de transport, mais appartiennent en fait à des sphères d'activité très variées et qui constituent des centres économiques distincts. De ce fait, il existe, au sein du système global de

transport, différents centres de décisions d'importances variables (simples ou complexes), et dont les plans, objectifs et stratégies peuvent se heurter ou même s'opposer. Un transporteur maritime, un transitaire ou un organisme maritime gouvernemental ont souvent un horizon économique très différent. Il y a notamment un écart très important entre la logique d'action d'une entreprise de transport qui s'inscrit dans un horizon micro-économique et celle d'un état qui se situe dans un horizon macro-économique. La logique de l'efficacité propre à chaque entreprise de transport se heurte souvent à la logique de l'activité économique comprise comme un intérêt sectoriel ou général à servir. Il ressort de cette brève présentation que les différents agents impliqués n'ont pas les mêmes champs d'action et, par conséquent, ont des stratégies particulières à la branche d'activité à laquelle ils appartiennent.

Ce constat amène le point suivant: la manière dont s'orientent physiquement les flux de marchandises est le résultat de l'interaction entre ces différentes stratégies; il est nécessaire, dans l'étude d'acheminements particuliers comme les phénomènes de détournement, de distinguer les différents niveaux d'analyse qui correspondent à ces différentes stratégies.

En fait, la notion de détournement de trafic ne recouvre pas exactement la même réalité pour les transporteurs maritimes, pour les communautés portuaires ou pour les États. La fonction objective du transporteur maritime est la recherche de la meilleure rentabilité possible de ses capitaux mis en jeu. Sa préoccupation est de rationaliser ses dessertes au maximum, et le terme de détournement s'appliquerait plutôt au navire. Ainsi, un transporteur recherche à optimiser l'itinéraire de son navire en cherchant à éviter les détours qui peuvent engendrer des coûts supplémentaires. Pour le port, l'objectif courant consiste à attirer le plus de trafic possible. Il est en compétition avec d'autres ports susceptibles de desservir les mêmes arrière-pays. Le détournement de trafic signifie la perte de trafic qu'il aurait pu accueillir à son profit. Dans l'optique de l'État, la manière dont s'orientent les flux de marchandises a des conséquences sur l'économie de la nation, d'une région ou d'un secteur d'activité nationale. Les détournements de trafic nationaux via un pays voisin peuvent constituer un problème de politique économique.

Ces trois niveaux d'analyse correspondent à trois niveaux de stratégies réelles qui déterminent en partie l'orientation des trafics. L'analyse d'ordre macro-économique que fait un État a des conséquences sur le champs d'activité des transporteurs ou des ports (lois, règlements, etc.). La stratégie du transporteur correspond à son comportement de firme sur un marché. Les ports pratiquent à la fois une analyse micro-économique et macro-économique, car ils peuvent être considérés soit comme des entreprises, soit comme des groupes d'entreprises ou même des collectivités. On peut aussi remarquer que ces

différents types d'analyse correspondent finalement à deux grands types de recherche dans le domaine de l'économie des transports. L'approche en termes d'entreprise de transport touche le domaine de la recherche sur les problèmes de gestion du transport maritime (analyses sur les coûts d'exploitation, le financement et les choix d'investissement). L'approche en termes de politique économique touche le domaine plus large de la compréhension des effets de l'évolution des systèmes du transport sur le développement économique (par exemple, les effets sur la balance des paiements du développement d'une flotte nationale, ou encore les effets sur l'emploi du développement portuaire). L'approche en termes de ports touche à la fois ces deux domaines de recherche. Par exemple, un port peut développer des approches au niveau du marketing, comme n'importe quel entrepreneur, mais peut aussi chercher à connaître les impacts de son activité pour la ville dans laquelle il est localisé.

Un point important à noter est que chaque approche a sa valeur, mais à l'intérieur du niveau d'analyse dans lequel elle se situe. La compréhension des circuits de transport par une analyse des stratégies d'exploitation des transporteurs ne traite que d'un aspect de la réalité. Les transporteurs doivent tenir compte d'un certain nombre de contraintes externes à leur branche. Le transport n'est pas une fin en soi et, par conséquent, doit être rattaché aux fonctions socio-économiques qu'il dessert. De ce fait, le transporteur dépend aussi de l'analyse que font les autres entreprises impliquées dans le transport, de celle des ports, de celle des collectivités et des États. Les circuits de transport, tels qu'ils se présentent, sont le résultat du chevauchement de plans et de décisions propres à chaque branche d'activité et qui ont été élaborés à partir de niveaux d'analyse différents. Le but des sections suivantes est de présenter les cadres d'analyse des phénomènes de détournement suivant l'optique des transporteurs, des communautés portuaires et suivant une optique globale.

9.2 Les transporteurs maritimes et le phénomène des détournements

Le propos de cette section est de présenter quelques éléments concernant les principes d'action des transporteurs maritimes susceptibles d'avoir un impact sur les circuits globaux d'acheminement des marchandises et plus particulièrement, celles qui peuvent être à l'origine des phénomènes de détournement de trafic. Un des résultats présentés au chapitre 7 indique que les trafics canadiens détournés via les États-Unis sont essentiellement chargés et déchargés de navires exploitant en services de ligne. Les éléments de réflexion qui suivent traitent donc spécifiquement des transporteurs maritimes offrant des services de ligne régulière.

Les compagnies de transport maritimes en service de ligne sont des entités privées, des entreprises qui agissent en

fonction de leurs intérêts propres. Elles combinent divers facteurs de production en vue de vendre des services sur un marché et espèrent être rentables, c'est-à-dire s'assurer un revenu monétaire, un profit résultant de la différence entre le prix des facteurs et le prix de vente des services. Dans cette optique, elles ne se distinguent pas particulièrement des autres entreprises évoluant en économie de marché. Le transporteur en ligne régulière n'a théoriquement pas l'obligation d'offrir ses services à un endroit donné en tout temps. Il décide quand, où commencent et où se terminent ses services de ligne[2] en fonction d'une estimation de sa rentabilité. Toutefois, en l'absence de règlements publics sur les droits et les obligations à maintenir leurs services, cette industrie, dont le champ d'action est international, a développé un système d'autorégulation qui est celui des conférences maritimes.

Ces conférences maritimes présentent de nombreuses formes et un débat traditionnel porte sur la situation et le niveau de concurrence réels qui prévalent au sein du transport maritime organisé en conférences. Il n'y a pas de réponse universelle. Les formes d'organisation du transport maritime de ligne varient suivant les marchés considérés. Il ressort toutefois que, comme le montre l'étude britannique du Marine Transport Centre[3], malgré le fait que le transport de ligne apparaisse souvent comme une industrie très concentrée où peu de compagnies se partagent de grosses parties du marché, cette industrie évolue dans un environnement de forte concurrence.

À titre d'exemple pour les marchés que constituent le Canada et les États-Unis, il n'y a pas de "fond de commerce" assuré pour chaque compagnie pendant la période de la fin des années soixante-dix et au début des années quatre-vingt. Ainsi, sur la route Europe-Amérique du Nord, de nombreuses compagnies incapables de résister à la concurrence ont dû cesser leurs activités[4]. Par ailleurs, les luttes pour s'approprier et maintenir des parts de marché demeurent très fortes, d'autant plus que de nouveaux entrants dans l'industrie remettent fréquemment en question les positions établies (plus particulièrement dans le cas des conférences dites "ouvertes"). Dans cet environnement, l'objectif principal, soit d'être efficace et rentable[5], signifie notamment pour les compagnies une maîtrise de leurs coûts.

Une caractéristique des entreprises de transport de ligne est l'importance marquée des coûts fixes. Ces coûts sont ceux qui, en courte période, sont indépendants du volume de la production et qui doivent être obligatoirement supportés par la compagnie si elle veut continuer son exploitation. Cette importance des coûts fixes est notamment dûe au navire représentant généralement une mise de capital très élevée. Ces coûts fixes élevés sont aussi dûs au fait que le navire est employé en services réguliers, ce qui implique le maintien d'un niveau de services constants quelle que soit la demande. Un

troisième élément d'importance est que la demande est constituée d'unités dispersées et relativement petites par rapport à la taille du navire. Ceci implique que si la compagnie veut employer de façon optimale ses navires et bénéficier d'économies d'échelle, elle ne peut échapper à un certain nombre de dépenses liées à la collecte du fret. De plus en plus, les compagnies maritimes offrent des systèmes complets de distribution de marchandises, et non plus seulement un service de transport purement maritime. Ces services représentent des dépenses qui peuvent être variables mais dont une partie est également constituée de coûts fixes (conteneurs, terminus spécialisés, réseaux d'agence).

Au moment où la compagnie engage ses plans de développement, elle choisit ses navires, fixe ses dessertes et s'engage donc pour une période moyenne ou longue à déterminer un certain niveau de ses coûts fixes qui, constituant la majeure partie de ses coûts totaux, auront une influence prépondérante sur la rentabilité de son exploitation. Le comportement des compagnies maritimes est ainsi à relier à ces caractères particuliers de l'industrie des services de lignes. Ces compagnies font des investissement très importants, à grande échelle et qui nécessitent une rationalisation de l'emploi des facteurs mis en jeu. Cette rationalisation implique notamment l'élaboration d'un réseau de dessertes qui permette d'employer les navires de façon optimale (éviter une sous-utilisation de la capacité de charge du navire). Les compagnies décident ainsi de desservir ou de ne pas desservir un port suivant leur propre stratégie d'optimisation. Cette faculté influe directement sur les réseaux d'acheminement de marchandises disponibles pour les chargeurs.

La recherche des circuits de dessertes optimaux est un domaine d'étude très vaste et très complexe. On se limitera ici à présenter quelques aspects de ces stratégies touchant plus directement le phénomène de détournement. La distinction est souvent faite entre les stratégies qui prévalaient avant la conteneurisation et les stratégies actuelles, celles apparues progressivement depuis 1966, date de la première traversée transatlantique avec un porte-conteneur intégral.

Traditionnellement, les compagnies de ligne concentraient leur attention sur la portion purement maritime de leur offre de services. Les taux de fret couvraient le coût du navire et de son exploitation ainsi qu'une partie limitée des frais de manutention. En fonction de ce principe, le choix des ports à desservir pour la compagnie était relativement simple. Il fallait desservir les ports suffisamment proches des centres de demande (région industrielle, ou industrie particulière, ville, etc.). La décision de desserte d'un port supplémentaire sur une route donnée dépendait donc de la comparaison entre les coûts supplémentaires occasionnés par cette escale et les revenus attendus de cette desserte. De ce fait, l'arrière-pays, c'est-à-

dire la zone de demande de transport que le port pouvait prétendre desservir, était facilement identifiable. Ce système aboutit à une multiplication des ports desservis (les zones de demande pouvant être nombreuses et dispersées), se traduisant par des choix d'itinéraires complexes de la part des compagnies maritimes. Ces itinéraires, dits "multi-ports", caractérisent les stratégies classiques en matière de réseaux de desserte pour le commerce maritime.

En matière de politiques de tarification, la pratique dominante, avant l'intégration sophistiquée de l'intermodalisme, était l'établissement de tarifs maritimes très peu (sinon pas) différenciés pour chacun des ports de base[6], composant l'itinéraire complet d'une route maritime donnée. À titre d'exemple, jusqu'au début des années quatre-vingt, certaines conférences transatlantiques, exploitant leurs services au Canada, avaient considéré les ports de Québec et de Saint John (N.-B.) comme des ports de base, au même titre que ceux de Montréal et d'Halifax. Actuellement, des charges additionnelles sont exigées des chargeurs dont le chargement ou le déchargement de leurs marchandises nécessiterait une escale, soit à Québec, soit à Saint John, de la part de certaines conférences qui ne considéreraient plus ces ports comme des ports de base.

Ainsi, sous le système conventionnel, le chargeur choisissait le port le plus proche afin de réduire le plus possible la part des coûts du transport terrestre dans ses coûts totaux de transport. Le chargeur était totalement responsable des coûts du transport intérieur vers le port ou en provenance du port.

De nouvelles stratégies sont apparues avec l'introduction de nouvelles technologies de transport et de manutention du fret conteneurisé. La conteneurisation permet une plus grande facilité de transbordement des marchandises, d'un mode de transport à un autre, mais nécessite toutefois des infrastructures appropriées, complexes et coûteuses. Les inconvénients et les avantages du système d'acheminement par conteneurs ont été l'objet de nombreuses discussions dans la littérature maritime. Le point important ici est que ce système a modifié profondément les stratégies des compagnies en ce qui concerne l'organisation de leur système de desserte. La conteneurisation permet des économies d'échelle tant au niveau du navire qu'au niveau portuaire. Les économies escomptées doivent compenser les coûts élevés que représente la conteneurisation (équipements, navires, etc.). Or, ces économies d'échelle ne sont effectives que si un volume élevé de conteneurs est manutentionné dans un nombre restreint de ports. La concentration des dessertes dans un nombre restreint de ports implique la collecte de fret dans un arrière-pays plus vaste que celui qu'offraient traditionnellement les ports.

La solution pour atteindre les demandes de transport au delà de l'arrière-pays naturel des ports a impliqué un changement majeur dans l'offre de services des compagnies maritimes et une modification du système de tarification. Les compagnies ont dû s'impliquer dans un système de distribution plus large et complet, pouvant comprendre des acheminements terrestres ou des services maritimes d'apport ("feeders"), la manutention et les connexions entre modes (offre de transport intermodal).

Cette nouvelle offre de services "point à point" plutôt que "port à port" allait d'ailleurs dans le sens des besoins du chargeur, celui demandant de plus en plus un transport simplifié et complet, du point de départ au point d'arrivée final de son expédition[7]. En termes de tarification, la desserte d'un nombre plus restreint de ports se traduit par la pratique dite d'"absorption". Le principe est que les coûts d'acheminement intérieur de marchandises éloignées seraient supportés en partie par les recettes engendrées par la partie océanique du transport ("cross-subsidization"). Cette pratique d'interfinancement a pour effet d'amoindrir l'importance des coûts intérieurs comme le facteur déterminant le choix des chargeurs pour des ports particuliers.

En effet, en dehors de considérations sur la qualité du service, les chargeurs deviennent indifférents sur le choix du port, et ce choix devient de plus en plus du ressort des compagnies de ligne. Schématiquement, selon l'approche "traditionnelle", un chargeur ayant le choix, pour expédier ses marchandises vers une destination outre-mer donnée, entre un port A proche et un port B éloigné, choisira en principe le port A en raison des moindres coûts d'acheminement intérieur dont il a la charge (le prix du segment maritime étant posé identique au départ de A et de B). Les compagnies maritimes desservent le port A car il existe une demande suffisante à proximité du port. Selon la nouvelle approche, il est possible que le chargeur se voit offrir un service de transport "porte à porte" moins coûteux, pour la même destination, via le port éloigné B que via le port proche A. Là où les compagnies maritimes offriraient au chargeur un acheminement via le port B concurrentiel à l'acheminement traditionnel via le port A, en supportant une partie des coûts terrestres par les revenus engendrés par la partie océanique du transport. D'autre part, si les mêmes compagnies desservaient les ports A et B pour une même destination outre-mer, elles pourraient décider de concentrer leurs trafics seulement sur le port B, considérant, par exemple, que cette escale est celle leur permettant le mieux de bénéficier des économies d'échelle recherchées. En effet, ces économies d'échelle liées au système de transport par conteneur reposent, comme il a été vu précédemment, sur l'existence de flux de marchandises importants sur des itinéraires concentrés. Le système de transport par conteneur a permis l'instauration d'une offre de transport nouvelle, en termes de circuits d'acheminement complet, soit l'offre de transport intermodal.

Théoriquement, la logique du système conteneurisé serait qu'un port ou un nombre restreint de ports soit nécessaire pour desservir une grande zone de marché, car le fret traditionnellement expédié via plusieurs ports peut être expédié via un nombre restreint de ports. La distance ne pénaliserait plus obligatoirement les chargeurs éloignés. Les stratégies des compagnies pouvant découler de ce système ont amené l'idée qu'il n'existerait plus que des "super-ports" au sein d'itinéraires maritimes très concentrés.

Ces deux stratégies (traditionnelle multi-ports et super-port avec acheminements terrestres ou navettes) ne se sont pas historiquement succédées brutalement et, en réalité, les compagnies de lignes continuent à desservir plusieurs ports localisés sur une même côte, tout en ayant tendance à concentrer leurs trafics sur certains ports et en recherchant des solutions de type intermodales à l'organisation de leur réseau.

Les compagnies suivant les particularités des principales grandes routes qu'elles desservent choisissent des combinaisons de stratégies, et il n'y a pas de solution universelle. Le point important est que le choix du port par les compagnies ne se fait plus seulement autour des revenus attendus de l'arrière-pays traditionnel du port, mais aussi sur la possibilité d'intégrer facilement ce port dans un système global incluant les transports intérieurs, les opérations portuaires et l'acheminement maritime.

Les conséquences du développement des différentes stratégies des compagnies maritimes ont et auront des effets importants sur les phénomènes de détournement. Avec les pratiques d'absorption liées au transport intermodal, les arrière-pays sont beaucoup plus vastes et moins bien définis. Un trafic qui traditionnellement était dirigé sur le port le plus proche peut être orienté vers un port plus éloigné et pouvant se situer dans un pays différent. Le schéma des détournements entre le Canada et les États-Unis, tel qu'observé dans ce rapport, peut être modifié par de nouvelles stratégies des compagnies. À titre d'exemple, un système étendu Europe-côte est de l'Amérique du Nord, n'intégrant que deux ou trois ports de chaque côté de l'Atlantique et effectué par de très grands porte-conteneurs, aurait sans doute un effet sur les mouvements de trafics détournés. Ce problème est apparu récemment avec le lancement des "services autour du monde". Un port comme Montréal, qui n'est pas situé sur un alignement océanique, perdra-t-il de son importance au sein des nouvelles stratégies de desserte? D'autre part, sur la côte ouest, l'important détournement à l'importation des trafics canadiens via les ports américains du Pacifique Nord et même de la Californie ne traduit-il pas déjà certaines tendances en matière de dessertes?

Les différentes stratégies adoptées par les compagnies maritimes, parce qu'elles impliquent de plus en plus des systèmes

globaux d'acheminement, impliquant tous les maillons de la chaîne de transport, remettent en question la géographie des flux de marchandises. Les coûts et les caractéristiques du pré-acheminement et du post-acheminement deviennent des facteurs de plus en plus déterminants dans la décision de desservir un port. Cette décision se base de plus en plus sur les coûts engendrés par la "livraison à destination" à partir de ce port. Cette évolution modifie la géographie des flux. D'une géographie physique des flux déterminés par les ports et de leur arrière-pays naturel, on passe à une géographie économique des flux déterminés par la possibilité de construire des réseaux d'acheminement optimum sur la base d'un nombre de ports plus restreint.

Pour les compagnies, la conception des réseaux d'acheminement correspond à une recherche d'efficacité indépendamment des questions de la nationalité des trafics. Les arrière-pays nationaux deviennent des arrière-pays internationaux où la frontière joue un rôle moins grand. Cependant, cette évolution a des effets importants sur le tissu économique des pays et plus particulièrement sur les ports.

9.3 Les communautés portuaires et le phénomène des détournements

Les ports sont des centres économiques plus complexes que les compagnies maritimes en ce sens qu'il est plus difficile de définir (1) l'étendue exacte de leurs activités, (2) ce que signifie la maximisation de leur efficacité, (3) qui est le bénéficiaire de cette recherche d'efficacité et, d'une manière plus large, (4) quels sont les objectifs précis que poursuit un port. Ces difficultés proviennent notamment du fait que les ports, plus particulièrement ceux offrant des services pour la manutention des marchandises générales (conteneurisées ou non), représentent généralement un mélange d'intérêts privés et d'intérêts publics. L'organisation institutionnelle de la plupart des ports dans le monde indique en effet l'implication d'autorités publiques, à divers degrés, dans la gestion des ports[8].

Le but de cette section est de présenter certains traits caractéristiques d'une organisation portuaire. L'analyse des phénomènes de détournements est très liée à l'analyse du cadre compétitif des ports et des principes de fonctionnement des ports. Plus particulièrement, les détournements de trafic posent le problème de la définition du rôle et des fonctions que doit assumer un port. Un port peut être considéré comme un simple point de transbordement dont le coût d'utilisation doit être minimum pour les chargeurs et les transporteurs. Suivant cette optique, peu importe si le port est national ou étranger, l'essentiel est qu'il n'alourdisse pas les coûts totaux de la chaîne de transport, coûts qui influent sur le prix des exportations et des importations. Par contre, si on considère qu'un port est l'élément clé du développement d'une ville, d'une

région ou même de la nation, le fait que des trafics soient dirigés vers d'autres ports, a fortiori étrangers, implique des conséquences dommageables pour les collectivités en question.

Les ports couvrent un ensemble complexe de services. Certains sont reliés directement à la fonction maritime du port: chenaux d'accès, pilotage, quais, terrains d'entreposage, moyens de manutention, etc. L'ensemble de ces équipements constituent l'infrastructure portuaire, les moyens techniques permettant le transfert des marchandises entre les divers modes de transport. D'autres services correspondent à la fonction commerciale du port: transits et entreposage en douanes, assurances, banques, courtages. Ces services ne sont pas directement reliés au trafic, mais à l'échange commercial à la base de ces trafics. Enfin, les ports peuvent remplir des fonctions para-industrielles, c'est-à-dire faciliter l'implantation d'industries près du port: aménagements de terrains près du port, communications entre le port et ces industries, infrastructures spéciales pour ces industries, etc.

Les ports représentent donc un vaste ensemble d'activités qui souvent dépassent largement la seule activité de transbordement des marchandises. Le terme de communauté portuaire semble donc plus approprié. Il est souvent difficile de distinguer quelles sont les activités d'un port qui sont organiquement liées à celui-ci des activités qui y sont établies du simple fait de la préexistence de l'infrastructure portuaire ou qui sont la résultante de l'effet d'entraînement ou de concentration industrielle. Cette complexité, qui est la plupart du temps la règle, implique qu'un port ne peut être considéré suivant les critères appliqués à une simple entreprise commerciale. Le port est le plus souvent un offreur de services publics. De ce fait, les stratégies de développement d'un port doivent répondre aux besoins d'un nombre important d'intervenants: les utilisateurs directs (chargeurs et transporteurs), les utilisateurs indirects, les collectivités qui dépendent entièrement ou en partie de ce port: la ville, la région, la province ou l'État, la nation. Les stratégies des ports s'inscrivent le plus souvent dans le cadre des politiques d'intérêt général propres aux secteurs publics. Les comportements économiques des ports en matière de tarification et de politique d'investissement dépendent ainsi fortement de la nature et du degré d'implication des autorités publiques dans le port[9]. Le port est essentiellement l'entreprise d'une communauté, et la manière dont il se développe traduit la conception de cette communauté sur ce que le port doit être ou devrait être.

Un exemple de ce que peut être une politique d'investissement d'un port public est le suivant[10]. Quatre principaux objectifs seraient à poursuivre: premièrement, la rentabilité financière en recherchant une politique de prix qui couvre le coût des investissements; deuxièmement, rechercher des

investissements qui engendrent de l'emploi et des revenus au port lui-même; troisièmement, stimuler l'économie locale et les revenus que peut engendrer le port pour la région dont dépend le port (rechercher l'effet multiplicateur); et quatrièmement, diminuer les coûts du passage portuaire pour les chargeurs et les transporteurs, afin d'attirer de nouveaux trafics vers le port et, par conséquent, des revenus et des bénéfices qui participent au développement du port ainsi que de la région. Cet exemple montre que les objectifs d'un port public ne sont pas uniquement concentrés sur la rentabilité des investissements, mais aussi sur l'impact pour la communauté qui est liée au port[11].

De ce fait, les politiques portuaires s'inscrivent dans le débat général des questions d'intérêt public. Quelle doit être la forme d'intervention des pouvoirs publics? Quel doit être le mode de gestion et d'investissement? Quelle doit être la politique en matière de tarification?

En matière d'intervention des pouvoirs publics, de nombreux systèmes de gestion portuaire existent dans le monde. Le degré d'implication des pouvoirs publics est assez variable suivant les pays[12]. Au Canada, le gouvernement fédéral joue un rôle important[13]. Aux États-Unis, les ports sont administrés par des institutions liées aux États ou aux gouvernements locaux (municipalités) et, dans certains cas, à l'entreprise privée[14].

En matière d'investissements et de politiques de développement, bien que les situations varient d'un port à l'autre, il apparaît le plus souvent qu'en raison du coût très élevé des infrastructures portuaires, les investissements sont souvent largement pris en charge par les autorités publiques (ceci s'explique aussi naturellement par le fait que le port représente l'intérêt d'une collectivité). De plus, aux États-Unis, environ la moitié du financement des grands travaux portuaires sont directement ou indirectement à la charge des collectivités publiques[15].

D'une façon générale, les collectivités publiques sont financièrement engagées soit dans la création des infrastructures, soit dans leur fonctionnement. Cette caractéristique pose le problème de la fixation du prix des services offerts par les ports et des critères d'optimalisation des investissements. La fixation des tarifs portuaires s'inscrit dans le débat sur la tarification publique: les tarifs doivent-ils être fixés en fonction des coûts moyens, des coûts marginaux à court terme (ne concernant que l'exploitation), des coûts marginaux à long terme (coût à la marge de tous les facteurs fixes et variables), des coûts marginaux de développement (prix tenant compte des équipements supplémentaires pour faire face à la demande à long terme)?

En théorie, l'investissement portuaire optimum serait celui permettant de satisfaire la demande prévue au moindre coût

marginal à long terme, et le prix approprié devrait être égal aux coûts marginaux à long terme. En réalité, il apparaît que la plupart des ports ne fixent pas leur prix au niveau des coûts marginaux à long terme[16]. En d'autres termes, la "vérité des prix" est rarement respectée. Cette caractéristique s'explique par le fait qu'un port n'est pas une entreprise privée, une firme isolée[17]. Pourtant, un port est en concurrence avec d'autres ports pour la desserte de mêmes arrière-pays. D'autre part, l'activité du port est source d'"externalités" qui sont généralement prises en compte dans les politiques portuaires. De ce fait, la situation qui se développe est la suivante: la concurrence entre ports conduit chaque port, d'une part, à offrir autant de services que ses voisins, surtout s'ils sont étrangers et, d'autre part, à offrir ces services à un prix très bas[18]. Cette concurrence aboutit à une capacité excédentaire. On crée des équipements pour attirer les trafics et on abaisse les prix pour les utiliser, ce qui constitue un processus sans fin[19]. Le fait que les équipements soient souvent à la charge des collectivités contribue à ce phénomène. Les collectivités qui participent au développement de ces équipements recherchent des externalités pour elles-mêmes (la municipalité participe au financement du port dans l'intérêt de l'espace économique qu'elle gère). Les investissements se font donc en fonction de calculs coût-avantage propres à la communauté qui a un intérêt au port. Cet aspect est très important. Les ports, dans l'intérêt des collectivités desservies qui financent elles-mêmes en partie ces ports, recherchent par leur politique d'investissement et de tarification à attirer le plus possible de trafics, c'est-à-dire de transporteurs et de chargeurs (voir l'exemple de politique d'un port public au début de cette section). De ce fait, la concurrence est très forte entre ports pouvant prétendre desservir les mêmes arrière-pays. Une collectivité accepte mal que les trafics qui sont destinés à ses ports, avec les externalités attendues, se dirigent vers d'autre ports. Les développements technologiques et les politiques des transporteurs (voir section 9.2) accroissent d'autant plus cette concurrence. Si la tendance des nouveaux réseaux d'acheminement est à la concentration sur un nombre plus faible de ports, il est probable que peu de ports vont admettre qu'ils ont moins d'avantages économiques à offrir et qu'ils doivent abandonner leur politique traditionnelle dans les réseaux d'acheminement.

Le problème est que le port n'est qu'un des maillons de la chaîne de transport. Est-ce que les trafics doivent être uniquement orientés en fonction de ce maillon, notamment parce que le passage des marchandises dans un port produit des externalités importantes? Une bonne partie du débat autour des détournements de trafic repose sur cette question. Il est certain que le passage d'un trafic dans un port a des externalités. Cependant, il reste à définir exactement qui est le bénéficiaire de ces externalités: les transporteurs, les chargeurs, la ville, la province, la nation? Les détournements de trafics traduisent l'avantage que prend un port ou une série

de ports sur d'autres ports. Le port qui subit les effets de ce détournement mettra tout en oeuvre pour récupérer ses trafics. Dans une perspective globale, il apparaît rapidement clair que l'analyse des détournements de trafic selon une optique purement portuaire est insuffisante. La concurrence portuaire n'a de sens que pour les intérêts sectoriels concernés. Il en est de même pour les stratégies des transporteurs maritimes. L'étude de l'"horizon économique" de ces intervenants dans la chaîne de transport permets de saisir la signification, l'impact des phénomènes de détournement à l'intérieur de ces sphères d'activité particulières. Il reste à aborder ces questions au niveau global, au niveau de la chaîne de transport.

9.4 Problématique globale des détournements

La manière suivant laquelle se posent les problèmes de trafics détournés, dans un cadre plus large que celui particulier aux transporteurs ou aux ports, est assez bien illustrée par le débat récent et continuel, aux États-Unis, sur les trafics américains détournés via le Canada. Au delà de l'analyse spécifique de la situation à l'origine de ce débat, l'identification des parties prenantes dans ce débat ainsi que la présentation des argumentations aident à mieux saisir la problématique globale des phénomènes de trafics détournés.

En résumé, dans le contexte américain, ce débat a pour objet, depuis des années[20], des projets de loi dont l'effet vise à obliger les transporteurs maritimes desservant les ports de nations contiguës aux États-Unis (particulièrement les ports canadiens) et acheminant des marchandises d'origines ou de destinations américaines, à soumettre leurs tarifs aux autorités américaines, plus précisémment à la Federal Maritime Commission (FMC). Suivant les arguments des partisans en faveur de ces projets, ceux-ci pourraient ainsi rétablir une réelle concurrence entre ports canadiens et ports américains, concurrence mise en cause par la liberté tarifaire des transporteurs desservant le Canada supérieure à celle permise aux transporteurs desservant les ports américains[21] ("regulatory gap"). Cet avantage réglementaire des transporteurs desservant le Canada et acheminant des marchandises américaines leur permettent d'offrir des tarifs plus attrayants aux chargeurs américains et a donc pour effet de détourner des trafics vers les ports canadiens, trafics "normalement" destinés aux ports américains. Les projets de loi visaient à mettre fin à cet avantage et, de ce fait, les détournements via le Canada baisseraient, du moins en était-il escompté, au profit des ports américains concernés.

Les partisans et initiateurs de ces projets de loi ont été principalement les représentants des intérêts des ports américains de l'Atlantique Nord, de certains transporteurs américains, de syndicats de dockers des ports concernés[22] et de la FMC. Les opposants aux projets ont été principalement les représentants des intérêts des importateurs et exportateurs du

Centre-Ouest et de la région des Grands Lacs et plusieurs organismes gouvernementaux des États-Unis (principalement les ministères du Commerce, de la Justice, des Transports et d'État)[23].

Les arguments en faveur des projets de loi sont que tous les transporteurs maritimes acheminant des marchandises d'origines ou de destinations américaines devraient être en concurrence dans le même cadre législatif afin que seuls les avantages de coût et de productivité déterminent l'issue de cette concurrence. En l'absence de règles identiques pour tous, les trafics seront de plus en plus détournés via le Canada, ce qui signifie des pertes importantes en revenus et en emplois pour les ports et régions américaines[24]. Les arguments en défaveur sont essentiellement que ces projets ne favorisent que les intérêts régionaux et particuliers de la côte est au détriment du reste des États-Unis, notamment des chargeurs qui bénéficient de conditions de transport avantageuses via le Canada, des consommateurs qui en dernier ressort bénéficient de ces avantages, des ports de la côte ouest qui accueillent d'importants trafics canadiens. D'autre part, ces projets de législation auraient pour effet de faire croître les taux de fret maritime. Le fait que la concurrence via les ports canadiens diminue ou cesse renforcerait le pouvoir des conférences desservant les États-Unis et ne les pousserait pas à améliorer leurs services. En dernier ressort, tous les chargeurs américains supporteraient ces effets. En outre, de tels projets de loi dépassent le cadre purement national et empiètent sur la souveraineté des pays voisins. Ces pays peuvent prendre des mesures de rétorsion qui affecteraient les intérêts économiques nationaux et régionaux. Enfin, ces projets de loi vont à contresens de certains efforts de déréglementation globaux et viennent ajouter d'autres règlements dans un secteur maritime qui a pu apparaître trop réglementé aux États-Unis.

Les principaux aspects du débat américain permettent de dégager les principaux points que soulèvent les phénomènes de détournement.

A. Les changements technologiques et les nouvelles stratégies des transporteurs maritimes jouent un rôle prépondérant. Parmi les transporteurs maritimes desservant le Canada et visés par les différents projets de loi aux États-Unis, la société CAST, considérée comme responsable d'une partie importante des détournements via l'Est du Canada, présente de nombreuse caractéristiques des nouvelles stratégies maritimes (conteneurisation poussée, un seul port desservi de part et d'autre de l'Atlantique, tarification porte à porte, contrôle du mouvement de la marchandise de l'origine ou de la destination, etc.). De nouvelles stratégies continuent à se développer actuellement, par exemple, les services autour du monde[25]. Ces stratégies posent de manière encore plus accrue le problème des

ports qui seront desservis et des ports qui ne seront pas sur la nouvelle carte des réseaux internationaux d'acheminement.

B. Le débat sur les détournements de trafic, aux États-Unis ou ailleurs, soulève la question de savoir qui est perdant et qui est gagnant. Le débat américain illustre bien cet aspect. Les ports américains de l'Atlantique Nord font pression pour qu'une loi les aide à conserver des trafics. Cependant, ils se heurtent au fait que d'autres centres économiques bénéficient des trafics détournés. En d'autres termes, les pertes en recettes et en emplois sur la côte est sont des gains pour d'autres régions. Si le secteur exportateur-importateur des industries du Centre-Ouest et des Grands Lacs bénéficie de conditions de transport avantageuses via le Canada, cela contribue à son expansion, ce qui signifie des revenus et des emplois pour cette région. En dernier ressort, le consommateur a aussi intérêt à ce que les produits importés soient moins chers en raison d'économies de transport. Les détournements posent donc un problème de priorité économique au sein de la collectivité nationale.

Ce problème ne joue pas uniquement entre chargeurs et ports mais aussi entre ports. Au Canada, les ports de l'Est bénéficient des trafics américains tandis que ceux de l'Ouest perdent des trafics au profit des ports américains, notamment à l'importation. À un niveau national, il n'y a pas, par conséquent, forcément unanimité entre les intérêts des divers ports. Ceci pose le problème des politiques adaptées au niveau des États jouant un rôle dans le développement portuaire. Faut-il considérer prioritairement les intérêts propres à un port ou les intérêts économiques globaux du pays? La solution se situe peut-être vers une approche en terme d'un système portuaire s'insérant dans une perspective économique plus large (par exemple, privilégiant l'intérêt des importateurs et exportateurs).

C. À un niveau national, les détournements de trafics posent donc un problème complexe de choix économiques qui dépasse largement le cadre d'analyse de chacun des intervenants dans la chaîne de transport. Quels sont les pertes et gains réels engendrés par les détournements de trafics? La simple addition, en termes de volume et de valeurs, des trafics "gagnés" et des trafics "perdus" ne répond pas à cette question. Les gains et les pertes réels en terme de recettes et d'emploi se répartissent de manière complexe au sein de l'économie nationale. Les implications socio-économiques des trafics détournés varient fortement d'une région à l'autre, nationalement et internationalement.

Un exemple de cette complexité est la mesure de l'impact économique réel d'un port sur une région. Un élément à ce sujet est que le rôle des ports se modifie[26]. La fonction d'entreposage, dans le système conteneurisé, n'a plus la même

importance que traditionnellement, tandis que la fonction de transport joue un rôle accru (lien entre acheminement terrestre et maritime au sein du mouvement des conteneurs). Les conteneurs transitent rapidement dans le port, et les fonctions traditionnelles d'entreposage, de manutention ou même les fonctions liées au conteneur (groupage, dégroupage) peuvent se réaliser ailleurs qu'au port. De ce fait, l'impact du passage d'un flux de marchandises par un port peut être moindre, en termes d'emplois directement liés à ce passage, mais aussi en termes d'industries implantées en raison de la proximité du port. Ces industries peuvent s'implanter plus à l'intérieur du pays, par exemple, près d'un centre intérieur de groupage des conteneurs[27]. En termes d'emplois, il n'est donc pas évident que le seul passage d'un trafic conteneurisé ait un impact si important et certain dans la région portuaire elle-même.

D. Les détournements de trafic mettent en évidence l'interdépendance accrue entre le transport intérieur, le transport maritime international et les ports. Les ports sont choisis par les transporteurs en fonction de leur intégration potentielle à des circuits d'acheminement globaux où les transports intérieurs jouent un rôle important. Les ports n'ont plus le monopole sur un arrière-pays défini et ils dépendent de plus en plus des développements externes au port[28]. Les transports terrestres participant à la chaîne de transport peuvent de moins en moins être considérés de manière indépendante. Ils jouent un rôle croissant dans les stratégies des transporteurs maritimes et les ports doivent en tenir compte. Ainsi, un port ne "détourne" pas les trafics destinés à un autre port. Les détournements sont plutôt le résultat de stratégies extérieures aux ports qui ont pour effet de favoriser un port étranger plutôt que national. Dans le débat américain sur les détournements, les projets de loi visaient des transporteurs et non des ports.

E. Les détournements de trafics soulèvent le débat plus global du protectionnisme ou du libre-échange. Dans le cadre des détournements de trafics, la particularité est que ce débat concerne l'échange international de services plutôt que de biens. La défense des services de transport ou des services portuaires nationaux peut-elle justifier des limitations aux phénomènes des trafics détournés? Ces trafics ne traduisent-ils pas une certaine internationalisation des réseaux de transport au niveau des pré-acheminements et post-acheminements?

9.5 Conclusion

Les détournements de trafics posent le problème de la maîtrise des circuits d'acheminement internationaux. Les différentes évolutions du système de transport international, tant au niveau des transporteurs que des autres intervenants dans la chaîne de transport, montrent que de plus en plus la concurrence se joue non seulement entre ports mais aussi entre

circuits de transport. Le coût et la qualité de l'acheminement complet influencent le choix des chargeurs et orientent les stratégies des transporteurs. Cette évolution pose des problèmes socio-économiques régionaux (relocalisation d'activités économiques), mais elle pose aussi des problèmes nationaux. Même si les réseaux d'acheminement internationaux efficaces impliquent le recours à des ports étrangers, les frontières nationales continuent d'exister. Quelle que soit la valeur pour les chargeurs et les transporteurs d'un acheminement impliquant des détournements de trafic, il sera toujours difficile pour un pays d'accepter que l'acheminement de son commerce extérieur dépende entièrement ou en grande partie de réseaux et d'infrastructures portuaires étrangères. Ce problème n'est pas sans rappeler celui de la création ou du maintien d'une marine marchande nationale. Les phénomènes de détournement de trafic font apparaître qu'il est difficile de considérer uniquement la composante maritime du transport international sans considérer les composantes terrestres et portuaires (les transports intermodal et multimodal). À l'avenir, les stratégies des États dans le domaine du transport maritime impliqueront probablement des stratégies de plus en plus coordonnées avec celles menées dans le cadre des ports et du transport intérieur.

RENVOIS

[1] Bernhard. J. ABRAHAMSSON, International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles, Westview Press Inc., 1980, p. 23.

[2] Ceci n'est toutefois pas le cas universellement. Il existe des compagnies d'État ou des compagnies subventionnées par l'État qui ont des obligations de service.

[3] Roy PEARSON et John FOSSEY, World Deep-sea Container Shipping, Marine Transport Centre, University of Liverpool, 1983, chap. 3, p. 70.

[4] Roy PEARSON et John FOSSEY, op. cit.; et

R. ABBOTT, Z. MOCKUS et N. FARINACCIO, L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada, rapport n° 1984/03, Ottawa/Hull, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, 1984.

[5] Même si une compagnie est une compagnie d'État, son manque de performance est en fin de compte financé par les payeurs d'impôts et son inefficacité a des retombées sur la richesse collective.

[6] Se référer à ce sujet à:

Roy PEARSON et John FOSSEY, op. cit., chap. 4 ("Container Networks"), p. 96-97.

Les auteurs présentent un peu moins d'une vingtaine de stratégies possibles pour les compagnies.

[7] Quoiqu'il n'y ait pas, ici, unanimité sur cette question. Le lecteur pourra se référer, entre autres, à:

H.W. DICK, "Containerization and Liner Conferences: A Polimic", dans Maritime Policy and Management, vol. 10, n° 3, 1983, p. 165-180.

[8] Richard GOSS, "Politique pour les ports de mer canadiens", dans Série de séminaires de recherche, automne 1983, vol. 10, Ottawa/Hull, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, 1985, p. 1-95.

[9] J.M. VERHOEFF, "Seaport Competition: Some Fundamental and Political Aspects", dans Maritime Policy and Management, vol. 8, n° 1, 1981, p. 56.

[10] Henry S. MARIUS, James E. SHORT, John C. FUYPERS et Paul ROBERTS, Federal Port Policy in the United States, MIT Press, 1976, p. 9.

[11] On retrouve cet aspect dans les objectifs de la politique portuaire canadienne: ceux-ci visent à instaurer un système portuaire "qui constitue un outil efficace pour réaliser les objectifs du Canada en matière de commerce international, ainsi que les objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale" (souligné par l'auteur) (Projet de loi sur les ports du Canada, Transports Canada, Marine, février 1982).

[12] Se référer à:

Richard GOSS, op. cit., chap. 4, p. 31-42.

[13] Se référer à La législation sur les ports du Canada de 1982, Transports Canada.

[14] NATIONAL RESEARCH COUNCIL, Maritime Transportation Research Board, Port Development in the United States, Washington (D.C.), 1976, p. 40.

[15] R.P. WILDER et D.R. PENDER, "Economic Behaviour of Public Ports in the U.S.", dans Journal of Transport Economics and Policy, mai 1979, p. 175-176.

[16] R.P. WILDER et D.R. PENDER, op. cit., p. 178.

Cette analyse concerne les ports américains. Pour les ports en général, voir:

Pierre BAUCHET, "L'économie du transport international de marchandises, Air et mer", dans Economica, Paris, 1982, p. 349.

[17] À la base, la théorie du coût marginal concerne la stratégie d'une firme isolée et relativement indépendante de son environnement.

[18] Pierre BAUCHET, op. cit., p. 352.

[19] On peut rapprocher ces stratégies portuaires des stratégies préventives de firmes en situation d'oligopole. Dans cette situation, les firmes fixent des prix plus faibles que ceux qui maximiseraient les profits de l'industrie en courte période, mais qui écartent en longue période les concurrents potentiels. Une autre stratégie préventive d'une firme dans cette situation est celle de l'investissement massif: la firme accroît son capital fixe au delà des exigences de la demande, de sorte que l'équipement ne soit jamais complètement utilisé et que les nouveaux concurrents n'aient aucun avantage à accroître la capacité productive de l'industrie.

[20] Se référer à:

Richard A. LIDINSKY jr. et Robert E. HELLOWER jr., "American Canadian Cross Border Container Traffic: Innovation or Cargo Diversion", dans Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 15, n° 1, janvier 1984, p. 110.

Le débat sur les détournements commence en 1977 avec les premières pressions en faveur d'un projet de loi touchant cette question. Si le projet de loi H.R. 1511 a été refusé par un vote du Congrès, le 18 septembre 1984, tout récemment, le 8 janvier 1985 un nouveau bill, le S.188., dont l'objet est identique au HR.15M, a été présenté par M. Inouye pour amender la loi Shipping Act des États-Unis.

[21] Ces détails et les particularités de ces différents projets de loi sont décrits dans:

Mark C. MILLER et Peter J. PLOCKI, "The diversion of U.S. Ocean Cargo Through Canadian Ports: An Evaluation of the Need for Regulation", dans George Washington Journal of International Law and Economics, vol. 17, 1982.

[22] Parmi les principaux partisans des projets de loi, on retrouve:

- North Atlantic Ports Association,
- Sealand Services, Inc.,
- American Institute of Merchant Shipping,
- International Longshoremen's Association, et
- Gulf Port Association.

[23] Se référer à:

Mark C. MILLER et Peter J. PLOCKI, op. cit., p. 191.

[24] L'Association des ports de l'Atlantique Nord (NAPA) estime d'ailleurs très précisément les pertes encourues par les détournements via Montréal, par exemple 5 000 emplois en 1981. Pour les emplois sur le littoral et les emplois connexes, se référer à:

Richard A. LIDINSKY jr. et Robert E. HELLOWER jr., op. cit., p. 110.

[25] Principalement les projets des compagnies U.S. Lines et Evergreen.

[26] Y. HARYUTH, "Port Development in Light of Intermodal Transport", texte présenté au symposium international New Challenges for Shipping and Ports, tenu à l'Université de Haïfa, en Israël, les 28 et 29 mai 1984.

[27] Terminus à conteneurs à l'intérieur du pays ou "plates-formes intermédiaires intérieures".

[28] Y. HARYUTH, op. cit., p. 127-129.

APPENDICES

Appendice A

DÉFINITION DES DISTRICTS DOUANIERS RETENUS POUR LA SAISIE DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS CANADIENNES VIA LES ÉTATS-UNIS

Le littoral américain se divise en six districts côtiers qui englobent l'ensemble de tous les ports maritimes américains. Chaque district côtier est défini par les districts douaniers dont les ports font partie.

Côte est des États-Unis:

Code 1 District côtier de l'Atlantique Nord

Comprend les districts douaniers (Classification D) de:

	01	Portland (Maine)
	02	St. Albans (Vermont)
	04	Boston (Massachusetts)
	05	Providence (Rhode Island)
	06	Bridgeport (Connecticut)
	10	New York City (New York)
	11	Philadelphie (Pennsylvanie)
	13	Baltimore (Maryland)
	14	Norfolk (Virginie)
	54	Washington (D.C.)

Code 2 District côtier de l'Atlantique Sud

	15	Wilmington (Caroline du Nord)
	16	Charleston (Caroline du Sud)
	17	Savannah (Georgie)
Port*	18-03	Jacksonville (Floride)
Port	18-05	Fernandina Beach (Floride)
Port	18-16	Port Canaveral (Floride)
	49**	San Juan (Porto Rico)
	52	Miami (Floride) (sauf 52.02 (Key West))

Code 3 District côtier du Golfe

Port	18-01	Port Tampa (Floride)
Port	18-07	Boca Grande (Floride)
Port	18-14	St. Petersbourg (Floride)
	19	Mobile (Alabama)
	20	La Nouvelle-Orléans (Louisiane)
	21	Port Arthur (Texas)
	22	Galveston (Texas)

	23	Laredo (Texas)
Port	41-13	Evansville (Indiana)
Port	41-15	Louisville (Kentucky)
	45	St. Louis (Missouri)
Port	52-02	Key West (Floride)
	53	Houston (Texas)

Code 6 District côtier des Grands Lacs

07	Ogdensburg (New York)
09	Buffalo (New York)
34-23	Warroad (Minnesota)
34-24	Baudette (Minnesota)
36	Duluth (Minnesota)
37	Milwaukee (Wisconsin)
38	Detroit (Michigan)
39	Chicago (Illinois)
41	Cleveland (Ohio) (sauf 41-13 Evansville (Indiana) et 41-15 Louisville (Kentucky)).

Côte ouest des États-Unis:

Code 5 District côtier du Pacifique Nord

29	Portland (Oregon)
30	Seattle (Washington)
31	Anchorage (Alaska) (dont Skagway)

Code 6 District côtier du Pacifique Sud

25	San Diego (Californie)
27	Los Angeles (Californie)
28	San Francisco (Californie)
32	Honolulu (Hawaï)

* Lorsque une partie seulement du district est retenue, il s'agit du port seulement (4 chiffres), selon la classification D.

** Ce district a été exclu lorsque nécessaire.

Source: U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, U.S. Foreign Trade Statistics. Classifications and Cross-Classifications 1980, Washington (D.C.).

Appendice B

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES SUIVANT LES CLASSIFICATIONS E ET A

Code	Description des marchandises*
00	Animaux vivants
01	Viandes et préparations de viandes
02	Produits laitiers et oeufs
03	Poissons et préparations de poissons
04	Céréales et préparations de céréales, farines, etc.
05	Fruits et légumes
06	Sucre, préparations de sucre et miel
07	Café, cacao, thé et épices
08	Nourriture pour animaux, céréales non moulues exclues
09	Préparations de nourritures diverses
11	Boissons
12	Tabacs et produits à base de tabac
21	Cuirs, peaux et fourrures brutes
22	Graines oléagineuses et fruits oléagineux
23	Caoutchouc brut, incluant les synthétiques et apparentés
24	Bois, bois d'oeuvre et lièges
25	Pâtes et déchets de papiers
26	Fibres de textile brut et déchets de fibres
27	Engrais et minéraux bruts à l'exception du charbon
28	Minerais métallifères et déchets métallifères, n.d.a.
29	Matériaux bruts d'origine animale ou végétale
32	Charbon, coke et briquettes
33	Pétrole et produits pétroliers
34	Gaz naturel et gaz élaborés
41	Huiles et graisses animales
42	Huiles et graisses végétales
43 et 44**	Huiles et graisses animales et végétales, n.d.a., hydrogénéisées
51	Produits chimiques d'origine organique
52	Produits chimiques d'origine inorganique
53	Produits pour teinturerie, tannage et coloration

Code	Description des marchandises*
54	Médicaments et produits de pharmacie
55	Essences de base, parfums, savons, etc.
56	Engrais et produits fertilisants, n.d.a.
57	Explosifs et produits pyrotechniques
58	Résines, caoutchoucs et plastiques synthétiques
59	Produits chimiques divers, n.d.a.
61	Cuirs, produits en cuir et fourrures apprêtées
62	Pneus et chambres à air pour pneus
63	Produits manufacturés en bois et lièges (sauf meubles)
64	Produits en papier ou en carton
65	Fils, produits finis textiles
66	Produits à base de minéraux non métalliques
67	Fer et acier
68	Métaux non ferreux
69	Ouvrages en métal, n.d.a.
71	Machines et équipements producteurs de puissance
72	Machinerie pour industrie spéciale
73	Machines à travailler le métal
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.
75	Machines de bureau et de traitement des données
76	Équipements de télécommunication et de reproduction sonore
77	Machines et équipements électriques
78	Véhicules routiers
79	Autres équipements de transport
81	Matériels de chauffage et éclairage, plomberie, n.d.a.
82	Meubles et accessoires
83	Articles de voyage, sac à main, etc.
84	Vêtements et accessoires vestimentaires
85	Chaussures
87	Instruments professionels, scientifiques et de contrôle
88	Équipement photograhique, matériel optique et horlogerie
89	Produits finis divers, n.d.a.
93	Transactions spéciales non classées par catégories
94	Animaux vivants, n.d.a. (animaux de zoo, etc.)
95	Matériel militaire

Code	Description des marchandises*
96	Pièces métalliques et monnaies n'ayant pas cours légal***
97	Or non monétaire, sauf minerais
99	Marchandises générales estimées à moins de 500 $

Les groupes majeurs de produits:

Code		Classifications E et A
0	Aliments/Animaux vivants	00 à 09
1	Boissons et tabacs	11 et 12
2	Matières brutes non comestibles	21 à 29
3	Combustibles minéraux, lubrifiants et apparentés	32 à 34
4	Huiles (graisses)	41 à 44
5	Produits chimiques et apparentés	51 à 59
6	Produits manufacturés (semi-finis)	61 à 69
7	Machinerie et équipements de transports	71 à 79
8	Produits finis divers	81 à 89
9	Autres/Transactions spéciales	93 à 99

* Traduction libre.

Schedule E: SITC-Based Classification of Domestic and Foreign Commodities Exported from the United States.

Schedule A: SITC-Based Classification of Commodities Imported into the United States.

Source: U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, U.S. Foreign Trade Statistics. Classifications and Cross-Classifications, Washington (D.C.).

** Pour les mêmes produits, le 43 figure en classification A et le 44, en classification E.

*** Le code 96 ne figure pas dans la classification A.

Appendice C

DISTRICTS DOUANIERS RETENUS POUR LA SAISIE DES EXPORTATIONS AMÉRICAINES OUTRE-MER VIA LE CANADA

Districts est:

Code* (Classification D)	Districts
01	Portland (Maine)
02	St. Albans (Vermont)
07	Ogdensburg (New York)
09	Buffalo (New York)
10	New York City (New York)
35	Minneapolis (Minnesota)
36	Duluth (Minnesota)
37	Milwaukee (Wisconsin)
38	Detroit (Michigan)
39	Chicago (Illinois)
41	Cleveland (Ohio)

Districts ouest:

Code	Districts
30	Seattle (Washington)
33	Great Falls (Montana)
34	Pembina (Dakota du Nord)

* Classification D: Classification des districts douaniers et des ports des États-Unis: U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, U.S. Foreign Trade Statistics. Classifications and Cross-Classifications, Washington (D.C.).

Appendice D

DISTRICTS DOUANIERS RETENUS POUR LA SAISIE DES IMPORTATIONS AMÉRICAINES D'OUTRE-MER VIA LE CANADA

Districts est:

Code* (Classification D)	Districts
01	Portland (Maine)
02	St. Albans (Vermont)
04	Boston (Massachusetts)
05	Providence (Rhode Island)
06	Bridgeport (Connecticut)
07	Ogdensburg (New York)
09	Buffalo (New York)
10	New York City (New York)
11	Philadelphie (Pennsylvanie)
13	Baltimore (Maryland)
14	Norfolk (Virginie)
35	Minneapolis (Minnesota)
36	Duluth (Minnesota)
37	Milwaukee (Wisconsin)
38	Detroit (Michigan)
39	Chicago (Illinois)
41	Cleveland (Ohio)
54	Washington (D.C.)

Districts ouest:

Code	Districts
29	Portland (Oregon)
30	Seattle (Washington)
33	Great Falls (Montana)
34	Pembina (Dakota du Nord)

Districts de la bande centrale des États-Unis:

Code	Districts
15	Wilmington (Caroline du Nord)
16	Charleston (Caroline du Sud)
25	San Diego (Californie)
27	Los Angeles (Californie)
28	San Franscico (Californie)
45	St. Louis (Missouri)

* Classification D: Classification des districts douaniers et des ports des États-Unis: U.S. BUREAU OF THE CENSUS, Department of Commerce, U.S. Foreign Trade Statistics. Classifications and Cross-Classifications, Washington (D.C.).

Appendice E

CLASSIFICATION DES PAYS PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE (CLASSIFICATION C-E ET CLASSIFICATION C-1)

Classification C-E (Pays de destination)		Classification C-1 (Pays d'origine)
	Europe de l'Ouest	
400	Islande	400.0
401	Suède	401.0
403	Norvège	403.0
405	Finlande	405.0
409	Danemark	409.0
412	Royaume-Uni	412.0
419	Irlande	419.0
421	Pays-Bas	421.0
423	Belgique et Luxembourg	423.0
427	France	427.0
428	Allemagne de l'Ouest	428.0
433	Autriche	433.0
441	Suisse	441.0
467	Portugal	467.0
469	Espagne	469.0
471	Portugal	471.0
472	Gibraltar	472.0
473	Malte	473.0
475	Italie	475.0
484	Grèce	484.0
	Europe de l'Est	
429	Allemagne de l'Est	429.0
435	Tchécoslovaquie	435.0
437	Hongrie	437.0
447	URSS	447.0
449	URSS	449.0
451	URSS	451.0
455	Pologne	455.0
461	URSS	461.0
479	Yougoslavie	479.0
481	Albanie	481.0
485	Roumanie	485.0
487	Bulgarie	487.0

Moyen-Orient

489	Turquie	489.0
491	Chypre	491.0
502	Syrie	502.0
504	Liban	504.0
505	Iraq	505.0
507	Iran	507.0
508	Israël	508.0
511	Jordanie	511.0
512	Israël	512.0
513	Kuweit	513.0
517	Arabie Saoudite	517.0
518	Qatar	518.0
520	Émirats arabes unis	520.0
521	Yémen du Nord	521.0
522	Yémen du Sud	522.0
523	Oman (Mascate)	523.0
525	Bahreïn	525.0
725	Libye	725.0
729	République arabe égyptienne	729.0
732	Soudan	732.0
770	Somalie	770.0
774	Éthiopie	774.0

Afrique

714	Maroc	714.0
721	Algérie	721.0
723	Tunisie	723.0
733	Afrique espagnole	733.0
735	Afrique espagnole	735.0
737	Afrique espagnole	737.0
738	Afrique espagnole	738.0
741	Mauritanie	741.0
742	Cameroun	742.0
744	Sénégal	744.0
745	Afrique française, n.d.a.	745.0
746	Guinée	746.0
747	Sierra Leone	747.0
748	Côte-d'Ivoire	748.0
749	Ghâna	749.0
750	Gambie	750.0
751	Niger	751.0
752	Togo	752.0
753	Nigeria	753.0
754	Empire Centrafricain	754.0
755	Gabon	755.0
756	Afrique française, n.d.a.	756.0
758	Afrique du Commonwealth, n.d.a.	758.0
759	Afrique portugaise, n.d.a.	759.0

760	Afrique française, n.d.a.	760.0
761	Bénin	761.0
762	Angola	762.0
763	Afrique française, n.d.a.	763.0
764	Afrique portugaise, n.d.a.	764.2 à 764.4
765	Libéria	765.0
766	Zaïre	766.0
767	Zaïre	767.0
769	Zaïre	769.0
777	Afrique française, n.d.a.	777.0
778	Ouganda	778.0
779	Kenya	779.0
780	Afrique du Commonwealth, n.d.a.	780.0
783	Tanzanie	783.0
785	Île Maurice et dépendances	785.0
787	Mozambique	787.0
788	Madagascar	788.0
789	Afrique française, n.d.a.	789.0
790	Afrique française, n.d.a.	790.0
791	Afrique du Sud	791.0
792	Afrique du Sud	792.0
793	Afrique du Commonwealth, n.d.a.	793.0
794	Zambie	794.0
795	Afrique du Commonwealth, n.d.a.	795.0
796	Zimbabwe-Rhodésie	796.0
797	Malawi	797.0
799	Afrique du Commonwealth, n.d.a.	799.0

Asie

531	Afghânistân	531.0
533	Inde	533.0
535	Pâkistân	535.0
536	Inde	536.0
538	Bangla Desh	538.0
542	Ceylan	542.0
546	Birmanie	546.0
549	Thaïlande	549.0
552	Viêt-nam	552.0
553	République Khmer-Laos-Cambodge	553.0
555	République Khmer-Laos-Cambodge	555.0
557	Malaisie	557.0
559	Singapour	559.0
560	Indonésie	560.0
561	Brunei	561.0
565	Philippines	565.0
566	Asie portugaise	566.0
568	Inde	568.2 et 568.3

570	République populaire chinoise	570.0
574	République populaire chinoise	574.0
579	Corée du Nord	579.0
580	Corée du Sud	580.0
582	Hong-kong	582.0
583	Taiwan	583.0
588	Japon	588.0
781	Inde	781.0

Océanie

602	Australie	602.1 à 602.4 et 602.9
604	Papouasie (Nouvelle-Guinée)	604.0
614	Nouvelle-Zélande	614.1 à 614.4
615	Océanie britannique, n.d.a.	615.0
622	Océanie britannique, n.d.a.	622.3 à 622.7
641	Océanie française	641.2 à 641.4
684	Océanie des États-Unis	684.0
686	Îles Fidji	686.2 à 686.4
931	Océanie des États-Unis	931.0
933	Océanie des États-Unis	933.0
935	Océanie des États-Unis	935.0
941	Océanie des États-Unis	941.0
951	Océanie des États-Unis	951.0

Amérique du Sud

301	Colombie	301.0
307	Venezuela	307.0
312	Guyana	312.0
315	Surinam	315.0
317	Guyane française	317.0
331	Équateur	331.0
333	Pérou	333.0
335	Bolivie	335.0
337	Chili	337.0
351	Brésil	351.0
353	Paraguay	353.0
355	Uruguay	355.0
357	Argentine	357.0
372	Îles Falkland	372.0

Amérique centrale et Antilles

201	Mexique	201.0
205	Guatemala	205.0
208	Belize	208.0
211	Salvador	211.0
215	Honduras	215.0

219	Nicaragua	219.0
223	Costa Rica	223.0
225	Panama	225.0
232	Bermudes	232.0
236	Bahamas	236.0
239	Cuba	239.0
241	Jamaïque	241.0
243	Îles Turks et Caicos	243.0
244	Jamaïque	244.0
245	Haïti	245.0
247	République dominicaine	247.0
248	Îles Sous-le-Vent et du Vent	248.2 à 248.9
272	La Barbade	272.0
274	Trinidad et Tobago	274.0
277	Antilles néerlandaises	277.0
283	Antilles françaises	283.0
903	Porto Rico	903.0
911	Îles Vierges américaines	911.0

Amérique du Nord

100	États-Unis	100.0
101	Groënland	101.0
122	Canada	122.0
161	Saint-Pierre-et-Miquelon	161.0

Appendice F

COMPARAISON DES STATISTIQUES CANADIENNES ET AMÉRICAINES SUR LE COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN À L'EXPORTATION FAISANT L'OBJET D'UN DÉTOURNEMENT

L'objet du présent appendice est d'évaluer le degré de rapprochement pouvant prévaloir entre les données statistiques de source canadienne et celles de source américaine, sur le détournement du commerce canadien à l'exportation. Cet exercice permet, dans un premier temps, de comparer le phénomène de détournement qui peut être évalué à partir de deux sources distinctes de statistiques puis, dans un second temps, d'identifier les principaux facteurs explicatifs des différences que l'on aura pu constater. L'ensemble des données présentées dans cet appendice sont exprimées en dollars canadiens.

Une première comparaison des deux sources statistiques est présentée au tableau F-1. Établi sur la base des grandes zones commerciales, le rapprochement des résultats obtenus des données canadiennes et des données américaines permet de dégager des écarts de faible amplitude que, globalement, les deux sources statistiques présentent des résultats ayant des ordres de grandeur comparables, à l'exception de ceux des pays d'Europe de l'Est et d'Asie. La prochaine section identifie les différences fondamentales dans les méthodes utilisées selon que l'on retient les données de source canadienne ou celles de source américaine, tandis que la deuxième section présente, pour les principaux pays de chacune des zones commerciales, une comparaison des résultats obtenus des deux sources distinctes de statistiques.

F.1 Approches utilisées pour la collecte d'information

L'approche utilisée pour l'évaluation des flux de trafic canadien (à l'exportation) acheminés via les États-Unis diffère selon la source statistique retenue. Dans le cas des statistiques du commerce extérieur canadien, une approche par déduction doit être utilisée. Comme l'acheminement outre-mer est de par sa nature maritime ou aérien, les produits pour lesquels le mode de transport identifié à la frontière canadienne est soit ferroviaire, soit routier, devront avoir été par la suite expédiés outre-mer à partir d'un point américain de chargement. L'ensemble des trafics canadiens pour lesquels le mode de transport est soit ferroviaire, soit routier définit donc la mesure du détournement des produits canadiens à l'exportation via les États-Unis.

L'évaluation des trafics canadiens détournés aux États-Unis, à partir des statistiques américaines, est plus directe. Les statistiques américaines permettent d'identifier explicitement les chargements à des ports américains qui ne sont pas d'origine américaine mais plutôt étrangère et, en particulier, les trafics en provenance du Canada.

Facteurs d'écarts

Un premier facteur possible d'écarts dans l'évaluation du détournement, à partir des deux bases distinctes de statistiques, vient du fait que les données américaines portent strictement sur les trafics maritimes outre-mer, alors que les données canadiennes englobent la totalité des acheminements outre-mer (maritimes et aériens) à partir des États-Unis. Il est impossible d'établir, à partir des données canadiennes, la part des trafics détournés aux États-Unis qui serait effectivement expédiée outre-mer par voie maritime et celle qui le serait par voie aérienne.

Un deuxième facteur possible d'écarts entre les deux bases statistiques pourrait provenir d'une différence dans les définitions retenues de "pays de destination" et d'une différence dans la nature des vérifications ou contrôles effectués à cet égard. D'une part, il doit être noté que les deux bases statistiques retiendraient au départ une même définition de pays de destination: le pays vers lequel les marchandises sont consignées au moment de leur départ, soit la destination la plus éloignée connue. Toutefois, cette destination "la plus éloignée connue" peut, dans certains cas, ne pas être la destination finale, mais plutôt un pays de transbordement. Dans la mesure où les autorités canadiennes disposent, comme document original, de la déclaration douanière des produits à l'exportation, il est très raisonnable de prétendre que les données canadiennes reflètent plus adéquatement la destination ultime de notre commerce que les données américaines, en particulier lorsque l'évaluation du commerce détourné est présentée par pays.

Un troisième facteur possible d'écarts entre les résultats des deux sources statistiques concerne l'évaluation même de chacune des transactions commerciales. Comme nous l'expliquions au chapitre 3, les données originales américaines sont évaluées à partir des valeurs franco le long du navire ("Free alongside ship" (FAS)), tandis que les données originales canadiennes le sont à partir des valeurs franco à bord ("Free on board" (FOB)). Généralement parlant, la valeur FAS d'une transaction donnée est supérieure à la valeur FOB.

Finalement, un ensemble d'autres facteurs peuvent résulter en des écarts entre les deux sources statistiques. Par exemple, on peut mentionner des erreurs possibles de transcription et de traitement des données originales, des écarts se produisant à la suite d'une conversion en unités monétaires uniformes ou encore, d'une omission d'indiquer s'il s'agit de dollars américains ou canadiens lors de la déclaration par le chargeur (ou son représentant) des produits canadiens chargés à des ports américains.

F.2 Comparaison des donnée canadiennes et américaines sur une base plus détaillée des pays

L'objet de cette deuxième section est de voir si des écarts particuliers ne caractérisent pas certaines zones commerciales et, dans l'affirmative, d'essayer d'en identifier les raisons propres à cette ou ces régions.

F.2.1 Pays d'Europe de l'Ouest et de l'Est

À l'exception des Pays-Bas, les données américaines présentent une évaluation moindre du trafic canadien exporté, via les États-Unis, à destination de pays d'Europe de l'Ouest. En fait, il semble que les données américaines, à l'égard des pays d'Europe de l'Ouest, soient affectées par le phénomène de transbordement outre-mer des trafics internationaux et que les ports des Pays-Bas (entre autres, Rotterdam) soient des portes d'entrée majeures pour les pays d'Europe. D'autre part, il est possible qu'une part de l'excédent de 64 millions de dollars des données canadiennes puisse être du trafic canadien expédié outre-mer à partir d'un aéroport américain. En effet, du total des exportations canadiennes en Europe de l'Ouest, près de 12 % ont été expédiées du Canada par voie aérienne en 1982.

Finalement, la comparaison des données américaines et canadiennes concernant les trafics destinés à l'Europe de l'Est suggère fortement que les données américaines soient inadéquates pour mesurer le phénomène de détournement à l'égard de ce groupe de pays. L'explication se situerait principalement au niveau de l'enregistrement de ces trafics détournés à des ports américains d'expédition. Ces produits canadiens, destinés à l'Europe de l'Est, n'auraient pas été déclarés comme étant destinés à l'un de ces pays mais comme devant être transportés en d'autres pays (possiblement d'Europe) et, de là, réexpédiés à leur destination finale en Europe de l'Est. Mais ne sachant pas, au port américain d'expédition, la destination ultime des produits, le pays de transbordement a été considéré comme le pays de destination la plus éloignée connue au moment du chargement des produits.

Il résulte de ces considérations que l'excédent de 64 millions de dollars puisse également comprendre une grande part de la valeur des trafics canadiens destinés à l'Europe de l'Est mais acheminés via des ports d'Europe de l'Ouest (c'est-à-dire, via des ports du Nord ou encore de la Méditerranée). C'est une situation très probante en raison de l'internationalisation du transport maritime et, plus particulièrement, en regard des trafics à destination d'Europe de l'Est, suite à l'embargo américain sur les navires battant pavillon soviétique (depuis 1980).

F.2.2 Pays du Moyen-Orient

Les statistiques américaines sur le commerce canadien à l'exportation à destination des pays du Moyen-Orient sous-évaluent l'importance du détournement vers ces pays, essentiellement en raison des véhicules à moteur. D'un écart de 274 millions de dollars si on considère l'ensemble des trafics, l'écart n'est plus que de 11 millions de dollars en excluant les véhicules à moteurs. Plus particulièrement, la valeur des véhicules à moteurs acheminés via les États-Unis serait de 278,4 millions de dollars selon les statistiques canadiennes, comparativement à seulement 15,3 millions de dollars selon les statistiques américaines.

Il semble donc que l'écart global entre les sources canadiennes et américaines puisse s'expliquer en raison de définitions différentes concernant les exportations canadiennes de véhicules à moteur via les États-Unis, étant donné la nature particulière de cette industrie.

F.2.3 Pays d'Afrique

Les statistiques des deux sources de données montrent des résultats très proches à l'égard des pays d'Afrique, et cela, tant au niveau global que sur une base individuelle des pays. Les données américaines semblent toutefois entachées par la difficulté de bien identifier le pays de destination finale. En particulier pour le Nigeria, il semble qu'une part du commerce attribué à ce pays corresponde à des transbordements maritimes de produits destinés à d'autres pays d'Afrique.

F.2.4 Pays d'Amérique du Sud

La comparaison des données canadiennes et américaines, pour les trafics à destination des pays d'Amérique du Sud, montre la justesse globable des deux sources distinctes pour mesurer le phénomène de détournement. Néanmoins, en considérant l'écart entre les données canadiennes et américaines, il semble que l'Équateur et le Venezuela soient des pays de transbordement maritime d'une certaine importance à l'intérieur de ce continent.

F.2.5 Pays d'Amérique centrale et des Antilles

La comparaison des données canadiennes et américaines nécessite que les statistiques concernant les trafics destinés au Mexique et à Porto Rico soient exclues. Dans le cas du Mexique, les données canadiennes ne sont pas assez détaillées pour permettre de différencier les acheminements en simple transit à travers le territoire américain des acheminements correspondant effectivement à un détournement maritime (ou aérien) via un port américain. Les données sur Porto Rico sont également exclues car Porto Rico est un État américain et non un pays autonome.

Pour l'ensemble de la zone ainsi définie, les deux sources statistiques présentent des résultats fort comparables. Toutefois, à l'examen des résultats détaillés, il ressort que des différences significatives peuvent être observées pour la république Dominicaine (pour laquelle les donnés américaines excèdent fortement les données canadiennes) et la Jamaïque et Îles Sous-le-Vent (pour lesquelles les données américaines sont nettement inférieures aux données canadiennes).

F.2.6 Pays d'Asie

Les données américaines excèdent de près de 350 millions de dollars les données canadiennes sur l'évaluation du trafic canadien à l'exportation destiné aux pays d'Asie et qui serait acheminé via les États-Unis, soit un écart global de 47,5 %. Sur une base individuelle des pays principaux, les données canadiennes et américaines ne ressortent comparables que pour Singapour et la Malaisie. Pour l'ensemble des autres pays, les données américaines sont nettement très supérieures aux canadiennes, à l'exception de la République populaire chinoise. Dans ce dernier cas, il est fortement vraisemblable que les exportations canadiennes vers la Chine aient été enregistrées en termes de leur destination outre-mer la plus éloignée connue, au moment de leur chargement aux ports américains, laquelle correspondrait à des pays de transbordement maritime, possiblement la Corée du Sud et Hong-kong.

Quant aux pays majeurs d'Asie, pour lesquels l'écart est très important, aucune explication précise n'a pu être établie. Toutefois, cette divergence dans les résultats affecterait plus particulièrement les flux de marchandises expédiées via le Pacifique, tel que suggéré par la répartition est-ouest des trafics détournés via les États-Unis et destinés soit au Japon, à la Corée du Sud, à Taiwan ou à Hong-kong.

De cette constatation, on s'est alors demandé si les données américaines ne comprendraient pas des trafics acheminés à un port américain d'expédition outre-mer, par des services de navettes maritimes entre certains ports canadiens et des ports américains de chargements outre-mer. Les recherches dans ce sens ont conduit à rejeter cette proposition. La prestation de tels services dans le contexte du commerce outre-mer canadien ne serait que marginale. En effet, les modes d'acheminement terrestre, du Canada vers les États-Unis, des produits détournés seraient plutôt dominés par le camionnage, suivi par le chemin de fer.

F.2.6 Pays d'Océanie

Les données canadiennes et américaines présentent des résultats d'un même ordre de grandeur vis-à-vis les pays d'Océanie. Par contre, pour chacun des pays, l'évaluation des données américaines est supérieure à celle des données

canadiennes. Il n'a pas été possible d'identifier de raisons particulières à cette situation.

Tableau F-1

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN À L'EXPORTATION:
GRANDES ZONES COMMERCIALES,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Zones commerciales	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Europe de l'Ouest	347,0	282,6	64,4
Europe de l'Est	4,3	0,6	3,7
Moyen-Orient*	250,6	239,3	11,3
Afrique	63,0	65,3	(2,3)
Asie	737,8	1096,4	(358,6)
Océanie	91,3	105,6	(14,3)
Amérique du Sud	239,4	240,0	(0,6)
Amérique Centrale et Antilles**	214,1	216,9	(2,8)

* Les données sur les véhicules à moteur ont été omises.

** Les données pour le Mexique et Porto Rico ne sont pas considérées.

(Le lecteur trouvera à l'intérieur de cet appendice les raisons explicatives des traitements spéciaux mentionnés aux astériques.)

Tableau F-2

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN A L'EXPORTATION:
PAYS D'EUROPE DE L'OUEST,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Royaume-Uni	103,7	76,8	26,9
Pays-Bas	50,7	112,9	(62,2)
Belgique	30,9	9,6	21,3
Allemagne de l'Ouest	27,7	15,4	12,3
France	26,4	25,5	0,9
Italie	26,3	5,7	20,6
Suède	17,7	4,5	13,2
Norvège	11,9	5,6	6,3
Suisse	11,0	3,6	7,4
Autres pays	40,7	23,0	17,7
Total	347,0	282,6	64,4

Remarque: Écart global de 18,6 % entre les données canadiennes et américaines.

Tableau F-3

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN A L'EXPORTATION:
PAYS D'EUROPE DE L'EST,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Tchécoslovaquie	1,292	0,032	1,260
Yougoslavie	1,134	0,497	0,637
URSS	0,867	0,054	0,813
Pologne	0,509	-	0,509
Autres pays	0,523	0,045	0,478
Total	4,325	0,623	3,697

Tableau F-4

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN A L'EXPORTATION:
PAYS DU MOYEN-ORIENT,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Arabie Saoudite	291,9	118,0	173,9
Kuweit	69,5	20,9	48,6
Iraq	39,5	22,0	17,3
Libye	25,0	27,9	(2,9)
Iran	14,7	3,2	11,5
Autres pays	88,4	62,6	25,8
Total			
(1) Véhicules en moins	250,6	239,3	11,3
(2) Véhicules seulement	278,4	15,3	263,1
(3) Toutes marchandises	529,0	254,6	274,4

Remarque: Écart global de 4,5 % entre les données canadiennes et américaines, une fois exclus les véhicules à moteur.

Tableau F-5

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN A L'EXPORTATION:
PAYS D'AFRIQUE,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Afrique du Sud	22,3	21,9	0,4
Nigeria	13,5	16,1	(2,6)
Algérie	9,4	7,7	1,7
Maroc	3,4	3,0	0,4
Zaïre	2,3	3,3	(1,0)
Ghâna	1,8	2,2	(0,4)
Tunisie	1,0	1,8	(0,8)
Autres pays	9,3	9,3	-
Total	63,0	65,3	(2,3)

Remarque: Écart global de 3,6 % entre les données canadiennes et américaines.

Tableau F-6

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN À L'EXPORTATION:
PAYS D'AMÉRIQUE DU SUD,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Argentine	18,9	14,4	4,5
Bolivie	1,2	0,7	0,5
Brésil	28,6	23,1	5,5
Chili	9,2	4,6	4,6
Colombie	22,8	13,4	9,4
Équateur	16,2	26,3	(10,1)
Guyana	3,9	3,2	0,7
Paraguay	0,3	0,2	0,1
Pérou	21,7	19,3	2,4
Surinam	3,5	3,8	(0,3)
Uruguay	0,9	0,6	0,3
Venezuela	111,9	130,1	(18,2)
Total	239,3	239,9	(0,6)

Remarque: Écart global de 0,3 % entre les données canadiennes et américaines.

Tableau F-7

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN À L'EXPORTATION:
PAYS D'AMÉRIQUE CENTRALE ET DES ANTILLES,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Trinidad et Tobago	60,4	55,6	4,8
Bermudes	23,3	21,8	1,5
Rép. dominicaine	20,4	29,1	(8,7)
Bahamas	20,7	23,8	(3,1)
Panama	13,1	13,1	-
La Barbade	11,3	11,2	0,1
Jamaïque	15,1	1,9	13,2
Îles Sous-le-Vent	9,8	4,6	5,2
Guatemala	7,2	8,0	(0,8)
Haïti	5,2	3,8	1,4
Honduras	5,9	5,3	0,6
Costa Rica	3,4	4,9	(1,5)
Nicaragua	2,4	2,5	(0,1)
Autres pays	15,9	31,3	(15,4)
Total*	214,1	216,9	(2,8)

* Le Mexique et Porto Rico sont exclus.

Remarque: Écart global de 1,3 % entre les données canadiennes et américaines.

Tableau F-8

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN À L'EXPORTATION:
PAYS D'ASIE,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Japon	330,8	433,3	(102,5)
Corée du Sud	113,0	207,7	(94,7)
Singapour	42,6	47,4	(4,8)
Hong-kong	41,9	64,1	(22,2)
Indonésie	37,5	69,4	(31,9)
Taiwan	35,6	101,3	(65,7)
Malaisie	30,7	35,0	(4,3)
Thaïlande	28,0	61,0	(33,0)
Rép. populaire chinoise	24,3	1,8	22,5
Autres pays	26,5	27,9	(1,4)
Total	737,8	1096,4	(349,6)
Répartition Est-Ouest pour certains pays:			
Japon via			
côte est des États-Unis	168,0	154,2	13,8
côte ouest des États-Unis	162,8	279,1	(116,3)
Corée du Sud via			
côte est des États-Unis	43,3	15,0	28,3
côte ouest des États-Unis	70,0	192,4	(122,4)
Taiwan via			
côte est des États-Unis	16,5	21,7	(5,2)
côte ouest des États-Unis	19,2	79,7	(60,5)
Hong-kong via			
côte est des États-Unis	31,1	29,8	1,3
côte ouest des États-Unis	10,8	34,3	(23,5)

Tableau F-9

COMPARAISON DES DONNÉES STATISTIQUES
SUR LE DÉTOURNEMENT DU COMMERCE CANADIEN À L'EXPORTATION:
PAYS D'OCÉANIE,
1982
(en millions de dollars canadiens)

Pays de destination	Données canadiennes (1)	Données américaines (2)	Écart (1) - (2) (3)
Australie	71,8	80,1	(8,3)
Nouvelle-Zélande	14,2	18,5	(4,3)
Océanie française	0,6	1,6	(1,0)
Papouasie (Nouvelle-Guinée)	0,8	0,9	(0,1)
Autre pays	3,9	4,5	(0,6)
Total	91,3	105,6	(14,3)

Remarque: Écart global de 15,6 % entre les données canadiennes et américaines.

Appendice G

TABLEAUX DÉTAILLÉS DES MARCHANDISES CONSTITUANT
LES TRAFICS DÉTOURNÉS PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE
DE DESTINATION ET D'ORIGINE

Tableau G-1

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EXPÉDIÉES VERS L'ASIE VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des exportations vers l'Asie et expédiées via les États-Unis
01	Viandes et préparations de viandes	166 115	88,15	18,70
21	Cuirs, peaux et fourrures brutes	79 545	100,00	8,95
28	Minerais métallifères et déchets métallifères, n.d.a.	64 857	89,20	7,30
26	Fibres de textile brut et déchets de fibres	59 307	91,56	6,68
58	Résines, caoutchoucs et plastiques synthétiques	47 385	73,89	5,33
76	Équipements de télécommunication et de reproduction sonore	46 621	76,48	5,25
03	Poissons et préparations de poisson	46 440	61,42	5,23
25	Pâtes et déchets de papier	41 716	98,21	4,70
68	Métaux non ferreux	36 652	26,86	4,13
72	Machinerie pour industrie spéciale	24 987	22,32	2,81
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	21 636	32,54	2,44
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	17 595	24,59	1,98
04	Céréales et préparations de céréales, farines, etc.	17 372	54,10	1,96
05	Fruits et légumes	17 269	54,81	1,94
52	Produits chimiques d'origine inorganique	15 760	69,77	1,77
78	Véhicules routiers	15 254	11,71	1,72
	Autres	169 881	31,46	19,12
	Total	888 392	49,59	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau C-2

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EXPÉDIÉES VERS L'EUROPE DE L'OUEST VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des exportations vers l'Europe de l'Ouest et expédiées via les États-Unis
68	Métaux non ferreux	72 405	53,05	31,62
03	Poissons et préparations de poissons	24 191	32,00	10,57
73	Machines à travailler le métal	19 938	86,90	8,71
01	Viandes et préparations de viandes	14 024	7,44	6,13
59	Produits chimiques divers, n.d.a.	12 237	28,05	5,34
72	Machinerie pour industrie spéciale	10 963	9,79	4,79
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	10 015	13,99	4,37
28	Minerais métallifères et déchets métallifères, n.d.a	6 936	9,54	3,03
51	Produits chimiques d'origine organique	5 038	48,89	2,20
78	Véhicules routiers	4 881	3,75	2,13
27	Engrais et minéraux bruts à l'exception du charbon	4 640	34,86	2,03
	Autres	43 690	4,78	19,08
	Total	228 958	12,78	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-3

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EXPÉDIÉES VERS LE MOYEN-ORIENT VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des exportations vers le Moyen-Orient et expédiées via les États-Unis
77	Machines et équipements électriques	27 270	48,67	13,22
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	25 220	35,24	12,23
72	Machinerie pour industrie spéciale	24 046	21,48	11,66
71	Machines et équipements producteurs de puissance	20 535	54,06	9,96
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	16 676	25,08	8,09
78	Véhicules routiers	12 361	9,49	5,99
59	Produits chimiques divers, n.d.a.	10 898	24,98	5,28
68	Métaux non ferreux	9 754	7,15	4,73
82	Meubles et accessoires	8 343	49,53	4,05
66	Produits à base de minéraux non métalliques	5 876	25,70	2,85
65	Fils, produits finis textiles	4 796	11,30	2,33
	Autres	40 463	3,84	19,61
	Total	206 238	11,51	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-4

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EXPÉDIÉES VERS L'AMÉRIQUE DU SUD ET L'AMÉRIQUE CENTRALE/ANTILLES VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des exportations vers l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale/Antilles et expédiées via les États-Unis
78	Véhicules routiers	66 238	50,86	20,16
72	Machinerie pour industrie spéciale	34 093	30,46	10,38
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	15 821	23,80	4,81
59	Produits chimiques divers, n.d.a.	14 472	33,18	4,40
68	Métaux non ferreux	14 268	10,45	4,34
67	Fer et acier	13 779	40,51	4,19
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	13 447	18,79	4,09
04	Céréales et préparations de céréales, farines, etc.	12 273	38,22	3,74
65	Fils, produits finis textiles	10 813	25,49	3,29
64	Produits en papier ou en carton	10 680	36,87	3,25
58	Résines, caoutchoucs et plastiques synthétiques	10 238	15,96	3,12
76	Équipements de télécommunication et de reproduction sonore	9 758	16,00	2,97
77	Machines et équipements électriques	8 616	15,38	2,62
05	Fruits et légumes	7 662	24,32	2,33
02	Produits laitiers et oeufs	7 084	47,68	2,16
01	Viandes et préparations de viandes	7 007	3,72	2,13
89	Produits finis divers, n.d.a.	6 926	23,59	2,11
	Autres	65 417	10,09	19,91
	Total	328 592	18,34	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-5

PRINCIPALES IMPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EN PROVENANCE DE L'ASIE VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des importations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des importations d'Asie acheminées via les États-Unis
89	Produits finis divers, n.d.a.	504 352	95,48	15,03
78	Véhicules routiers	339 363	95,24	10,12
84	Vêtements et accessoires vestimentaires	296 115	99,84	8,83
05	Fruits et légumes	270 010	71,64	8,05
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	244 506	96,28	7,29
65	Fils, produits finis textiles	193 735	98,00	5,77
76	Équipements de télécommunication et de reproduction sonore	189 299	99,84	5,64
66	Produits à base de minéraux non métalliques	168 711	90,51	5,03
62	Pneus et chambres à air pour pneus	102 875	98,73	3,07
77	Machines et équipements électriques	93 460	95,21	2,79
85	Chaussures	89 444	95,62	2,67
72	Machinerie pour industrie spéciale	84 738	92,16	2,53
67	Fer et acier	69 612	77,84	2,07
09	Préparations de nourritures diverses	68 456	93,36	2,04
	Autres	640 220	24,54	19,08
	Total	3 354 821	60,50	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-6

PRINCIPALES IMPORTATIONS OUTRE-MER DU CANADA EN PROVENANCE DE L'EUROPE DE L'OUEST VIA LES ÉTATS-UNIS, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des importations de ces marchandises via les États-Unis toutes destinations	Pourcentage des importations d'Europe de l'Ouest acheminées via les États-Unis
11	Boissons	202 827	91,78	48,68
33	Pétrole et produits pétroliers	85 282	6,56	20,47
05	Fruits et légumes	59 309	15,74	14,23
89	Produits finis divers, n.d.a.	22 152	4,19	5,32
66	Produits à base de minéraux non métalliques	17 216	9,24	4,13
78	Véhicules routiers	16 684	4,68	4,00
	Autres	13 217	3,82	3,17
	Total	416 687	9,05	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau C-7

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DES ÉTATS-UNIS EXPÉDIÉES VERS L'EUROPE DE L'OUEST VIA LE CANADA, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandises via le Canada toutes destinations	Pourcentage des exportations destinées à l'Europe de l'Ouest et expédiées via le Canada
78	Véhicules routiers	164 633	74,82	10,52
89	Produits finis divers, n.d.a.	128 593	93,45	8,22
72	Machinerie pour industrie spéciale	111 446	47,57	7,12
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	109 359	76,47	6,99
71	Machines et équipements producteurs de puissance	90 951	85,74	5,81
77	Machines et équipements électriques	77 659	81,15	4,96
21	Cuirs, peaux et fourrures brutes	68 662	78,60	4,39
28	Minerais métallifères et déchets métallifères, n.d.a.	67 210	96,72	4,30
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	53 661	84,61	3,43
05	Fruits et légumes	52 023	93,73	3,33
88	Équipement photographique, matériel optique et horlogerie	50 890	90,69	3,25
58	Résines, caoutchoucs et plastiques synthétiques	42 026	97,60	2,69
87	Instruments professionels, scientifiques et de contrôle	41 249	89,41	2,64
59	Produits chimiques divers n.d.a.	39 155	90,04	2,50
51	Produits chimiques d'origine organique	37 518	96,97	2,40
09	Préparations de nourritures diverses	33 595	97,08	2,15
73	Machines à travailler le métal	29 759	81,03	1,90
75	Machines de bureau et de traitement des données	29 167	93,97	1,86
64	Produits en papier et en carton	27 079	81,66	1,73
54	Médicaments et produits de pharmacie	26 614	89,73	1,70
24	Bois, bois d'oeuvre et lièges	22 759	83,09	1,45
	Autres	260 461		16,66
	Total	1 564 469		100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-8

PRINCIPALES EXPORTATIONS OUTRE-MER DES ÉTATS-UNIS EXPÉDIÉES VERS L'EUROPE DE L'EST VIA LE CANADA, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des exportations de ces marchandise via le Canada toutes destinations	Pourcentage des exportations destinées à l'Europe de l'Est et expédiées via le Canada
72	Machinerie pour industrie spéciale	109 421	46,71	42,03
78	Véhicules routiers	53 015	24,09	20,36
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	23 060	16,13	8,86
21	Cuirs, peaux et fourrures brutes	16 682	19,10	6,41
71	Machines et équipements producteurs de puissance	12 653	11,93	4,86
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	6 560	10,34	2,52
	Autres	38 952		14,96
	Total	260 343		100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau G-9

PRINCIPALES IMPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES
EN PROVENANCE DE L'EUROPE DE L'OUEST VIA LE CANADA,
1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des importations de ces marchandises via le Canada toutes origines	Pourcentage des importations en provenance de l'Europe de l'Ouest et transitant au Canada
78	Véhicules routiers	208 815	94,19	12,20
71	Machines et équipements producteurs de puissance	167 391	93,50	9,78
11	Boissons	130 130	92,85	7,61
89	Produits finis divers, n.d.a.	117 122	82,04	6,85
51	Produits chimiques d'origine organique	110 267	97,68	6,44
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	107 675	90,13	6,29
67	Fer et acier	103 411	70,33	6,04
72	Machinerie pour industrie spéciale	99 919	94,91	5,84
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	76 846	81,76	4,49
68	Métaux non ferreux	66 812	84,41	3,90
59	Produits chimiques divers, n.d.a.	59 430	96,23	3,47
73	Machines à travailler le métal	41 223	89,15	2,41
66	Produits à base de minéraux non métalliques	40 749	84,79	2,38
52	Produits chimiques d'origine inorganique	35 615	97,68	2,08
75	Machines de bureau et de traitement des données	33 345	80,74	1,95
77	Machines et équipements électriques	29 572	76,25	1,73
88	Équipement photographique, matériel optique et horlogerie	27 674	79,05	1,62
79	Équipements de transport	22 150	92,62	1,29
	Autres	232 867		13,63
	Total	1 711 013	80,78	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau C-10

PRINCIPALES IMPORTATIONS OUTRE-MER AMÉRICAINES EN PROVENANCE DES PAYS D'ASIE VIA LE CANADA, 1982
(en milliers de dollars américains)

Code	Description des marchandises	Valeur	Pourcentage des importations de ces marchandises via le Canada toutes origines	Pourcentage des importations en provenance d'Asie et transitant au Canada
67	Fer et acier	32 955	22,41	15,43
84	Vêtements et accessoires vestimentaires	20 204	74,65	9,46
76	Équipements de télécommunication et de reproduction sonore	18 891	67,03	8,85
89	Produits finis divers, n.d.a.	17 797	12,47	8,33
69	Ouvrages en métal, n.d.a.	14 513	15,44	6,80
78	Véhicules routiers	11 617	5,24	5,44
71	Machines et équipements producteurs de puissance	9 519	5,32	4,46
77	Machines et équipements électriques	8 356	21,55	3,91
75	Machines de bureau et de traitement des données	7 681	18,60	3,60
88	Équipement photographique, matériel optique et horlogerie	7 065	20,18	3,31
66	Produits à base de minéraux non métalliques	5 942	12,36	2,78
74	Machines industrielles et pièces, n.d.a.	5 375	4,50	2,52
72	Machinerie pour industrie spéciale	4 068	3,86	1,90
06	Sucre, préparations de sucre et miel	3 535	22,01	1,66
68	Métaux non ferreux	3 029	3,83	1,42
73	Machines à travailler le métal	2 877	6,22	1,35
	Autres	40 135		18,79
	Total	213 562	10,08	100,00

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Appendice H

TABLEAUX HISTORIQUES DU COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN ACHEMINÉ VIA LES ÉTATS-UNIS, 1978-1982

Tableau H-1

COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN À L'EXPORTATION ACHEMINÉ VIA LES PORTS AMÉRICAINS: RÉGIONS DE DESTINATION, 1978-1982
(en millions de dollars canadiens constants de 1978)

Régions géographiques de destination	1978	1979	1980	1981	1982
Mer des Caraïbes	238,9	204,1	168,4	194,9	197,4
Amérique du Sud, côte est	40,7	50,0	68,8	33,0	25,6
Amérique du Sud, côte ouest	23,9	28,2	33,8	49,1	37,0
Amérique centrale, côte ouest	3,2	3,6	13,9	10,2	6,2
Golfe du Mexique	4,9	1,1	6,3	15,0	2,4
Royaume-Uni et Irlande du Nord	54,6	56,4	39,5	48,7	41,6
Mer Baltique	14,9	13,1	9,5	11,3	9,3
Pays-Bas, Belgique	26,7	42,1	70,0	43,4	97,5
Côtes nord et ouest de la France	10,7	13,3	15,9	15,3	14,8
Côte nord de l'Allemagne de l'Ouest	23,7	32,9	34,6	23,5	11,5
Côte nord de l'Espagne	1,1	0,9	1,1	0,3	0,8
Côte sud de l'Espagne	0,5	1,1	1,6	0,7	1,0
Portugal	1,2	0,7	1,0	1,1	0,1
Méditerranée et mer Noire	23,0	38,7	57,7	61,0	50,8
Maroc	0,3	0,5	0,3	1,4	1,9
Îles Canaries	13,4	4,5	11,0	18,7	18,7
Est et Sud de l'Afrique	9,8	4,9	10,0	26,3	16,0
Australie et Nouvelle-Zélande	51,2	46,3	33,6	60,1	66,8
Autres îles du Pacifique	n.s.	n.s.	n.s.	0,0	0,0
Golfe Persique, mer Rouge	92,5	83,8	75,5	134,3	141,0
Malaisie, Indonésie	29,7	20,4	29,0	93,5	98,3
Extrême-Orient (Sud)	104,8	93,9	87,4	154,8	191,3
Extrême-Orient (Nord)	251,8	198,5	277,3	389,4	434,8
Total	1 021,5	941,0	1 046,2	1 386,0	1 464,8

Remarque: n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.

Tableau H-2

COMMERCE OUTRE-MER CANADIEN A L'IMPORTATION ACHEMINÉ VIA LES PORTS AMÉRICAINS: RÉGIONS D'ORIGINE, 1978-1982
(en millions de dollars canadiens constants de 1978)

Régions géographiques d'origine	1978	1979	1980	1981	1982
Mer des Caraïbes	66,6	31,1	73,1	31,8	50,8
Amérique du Sud, côte est	15,6	38,9	34,8	108,5	16,3
Amérique du Sud, côte ouest	5,1	7,6	33,5	50,7	49,1
Amérique centrale, côte ouest	6,6	0,7	3,4	18,2	14,2
Golfe du Mexique	0,4	0,1	n.s.	n.s.	0,1
Royaume-Uni et Irlande du Nord	24,4	55,6	51,1	58,4	37,5
Mer Baltique	24,8	16,9	16,5	23,7	14,5
Pays-Bas, Belgique	50,9	49,4	44,6	47,1	37,1
Côtes nord et ouest de la France	38,1	49,4	46,2	106,0	72,8
Côte nord de l'Allemagne de l'Ouest	37,3	57,0	61,3	86,7	70,3
Côte nord de l'Espagne	4,4	3,1	1,0	3,8	7,1
Côte sud de l'Espagne	12,5	12,1	7,3	9,3	17,1
Portugal	1,4	1,0	1,3	0,5	0,7
Méditerranée et mer Noire	35,2	69,7	127,5	87,2	84,9
Maroc	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Îles Canaries	3,6	4,4	2,9	4,9	3,8
Est et Sud de l'Afrique	0,5	0,3	5,1	130,0	224,7
Australie et Nouvelle-Zélande	22,3	29,4	3,4	5,8	22,7
Golfe Persique, mer Rouge	3,0	3,3	1,0	7,7	1,9
Malaisie, Indonésie	19,2	51,3	24,6	95,7	87,0
Extrême-Orient (Sud)	621,0	1 153,1	1 225,1	1 227,6	863,1
Extrême-Orient (Nord)	880,9	1 693,7	2 077,1	2 463,0	1 782,9
Total	1 873,8	3 328,1	3 840,8	4 566,6	3 458,8

Remarque: n.s. = non significatif.

Source: Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, Analyse des industries de transport, à partir des données du U.S. Bureau of the Census.